Gesetz-Sammlung

für die

Königlichen Preußischen Staaten.

Nr. 46.

(Nr. 7439.) Allerhöchster Erlaß vom 26. Mai 1869., betreffend die Ausdehnung des Bezirks der Handelskammer in Mülheim an der Ruhr auf den Bezirk der Gemeinde Oberhausen und die Vermehrung der Mitgliederzahl bei dieser Handelskammer.

Auf den Bericht vom 22. Mai d. J. genehmige Ich die Ausdehnung des Bezirks der Handelskammer in Mülheim an der Ruhr auf den Bezirk der Gemeinde Oberhausen. Die Handelskammer soll fernerhin aus neun Mitgliedern bestehen, für welche neun Stellvertreter gewählt werden. Von den Mitgliedern und den Stellvertretern sollen mindestens je zwei der Gemeinde Oberhausen angehören.

Dieser Mein Erlaß ist durch die Gesetz-Sammlung zur öffentlichen Kenntniß zu bringen.

Schloß Babelsberg, den 26. Mai 1869.

Wilhelm.

Gr. v. Itzenplitz.

An den Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten.

Ausgegeben zu Berlin den 1. Juli 1869.

(Nr. 7440.) Revidirte Rheinschiffahrts-Akte zwischen Preußen, Baden, Bayern, Frankreich, Hessen und den Niederlanden. Vom 17. Oktober 1868.

Da die Rheinschiffahrts-Ordnung vom 31. März 1831. im Laufe der Zeit zahlreiche Abänderungen und Ergänzungen erlitten hat, und da ein Theil der in derselben getroffenen Festsetzungen den gegenwärtigen Verhältnissen der Rheinschiffahrt nicht mehr entspricht, so sind die Regierungen von Preußen, Baden, Bayern, Frankreich, Hessen und den Niederlanden übereingekommen, den gedachten Vertrag, unter Aufrechthaltung des Prinzips der Freiheit der Rheinschiffahrt in Bezug auf den Handel, einer Revision zu unterwerfen und haben zu diesem Zwecke zu Bevollmächtigten ernannt:

Seine Majestät der König von Preußen:
Allerhöchstihren Direktor im Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten, Heinrich Albert Eduard Moser;

Seine Königliche Hoheit der Großherzog von Baden:
Allerhöchstihren Geheimen Referendar im Handelsministerium, Dr. Rudolph Dietz;

Seine Majestät der König von Bayern:
Allerhöchstihren Staatsrath Wilhelm Weber;

Seine Majestät der Kaiser der Franzosen:
Allerhöchstihren Rheinschiffahrts-Kommissar Theodor Karl Friedrich Göpp;

Seine Königliche Hoheit der Großherzog von Hessen:
Allerhöchstihren Provinzialdirektor und Geheimen Rath Karl Schmitt;

Seine Majestät der König der Niederlande:
Allerhöchstihren Abtheilungs-Chef im Finanzministerium, Dr. Wilhelm Arnold Peter Verkerk Pistorius;

zwischen denen, nach Auswechselung ihrer in gehöriger Form befundenen Vollmachten, unter Vorbehalt der Ratifikationen, folgende revidirte Rheinschiffahrts-Akte vereinbart worden ist.

Artikel 1.

Die Schiffahrt auf dem Rheine und seinen Ausflüssen von Basel bis in das offene Meer soll, sowohl aufwärts als abwärts, unter Beachtung der in

(Nr. 7440.) Convention révisée pour la Navigation du Rhin entre la Prusse, le Grand Duché de Bade, la Bavière, la France, le Grand Duché de Hesse et les Pays-Bas. Du 17 Octobre 1868.

La Convention relative à la navigation du Rhin, conclue le 31 Mars 1831 entre les Gouvernements riverains, ayant depuis cette époque subi de nombreuses modifications, et une partie des stipulations qu'elle renferme n'étant plus en harmonie avec les conditions actuelles de la navigation, Sa Majesté le Roi de Prusse, Son Altesse Royale le Grand Duc de Bade, Sa Majesté le Roi de Bavière, Sa Majesté l'Empereur des Français, Son Altesse Royale le Grand Duc de Hesse et Sa Majesté le Roi des Pays-Bas ont résolu d'un commun accord de réviser cette Convention, en maintenant toutefois le principe de la liberté de la navigation du Rhin sous le rapport du commerce, et ont, à cet effet, nommé leurs Commissaires plénipotentiaires, savoir:

Sa Majesté le Roi de Prusse:

M. Henri Albert Edouard Moser, Son Directeur au Ministère du Commerce, de l'Industrie et des Travaux publics;

Son Altesse Royale le Grand Duc de Bade:

M. le Docteur Rodolphe Dietz, Son Référendaire intime au Ministère du Commerce;

Sa Majesté le Roi de Bavière:

M. Guillaume Weber, Son Conseiller d'Etat;

Sa Majesté l'Empereur des Français:

M. Théodore Charles Frédéric Goepp, Son Commissaire pour la Navigation du Rhin;

Son Altesse Royale le Grand Duc de Hesse:

M. Charles Schmitt, Son Directeur de Province et Conseiller intime;

Sa Majesté le Roi des Pays-Bas:

M. le Docteur Guillaume Arnold Pierre Verkerk Pistorius, Son Chef de Division au Ministère des Finances.

Lesquels, après avoir échangé leurs pleins-pouvoirs trouvés en bonne et dûe forme, ont arrêté, sous réserve de ratifications, les dispositions suivantes:

Article 1.

La navigation du Rhin et de ses embouchures, depuis Bâle jusqu'à la pleine mer, soit en descendant soit en remontant, sera libre aux

diesem Vertrage festgesetzten Bestimmungen und der zur Aufrechterhaltung der allgemeinen Sicherheit erforderlichen polizeilichen Vorschriften, den Fahrzeugen aller Nationen zum Transport von Waaren und Personen gestattet sein.

Abgesehen von diesen Vorschriften soll kein Hinderniß, welcher Art es auch sein mag, der freien Schiffahrt entgegengesetzt werden.

Der Leck und die Waal werden als zum Rhein gehörig betrachtet.

Artikel 2.

Die zur Rheinschiffahrt gehörigen Schiffe und die vom Rheine herkommenden Holzflöße können auf jedem ihnen beliebigen Wege durch das Niederländische Gebiet vom Rheine in das offene Meer oder nach Belgien und umgekehrt fahren.

Sollte durch Naturereignisse oder Kunstanlagen einer der Wasserwege, welche die Verbindung des Rheines mit dem offenen Meere über Dordrecht, Rotterdam, Hellevoetsluis und Brielle vermitteln, in der Folge für die Schiffahrt unbrauchbar werden, so soll die zu dessen Ersatz der Niederländischen Schiffahrt angewiesene Wasserstraße auch der Schiffahrt der übrigen Uferstaaten offen stehen.

Als zur Rheinschiffahrt gehörig soll jedes Schiff betrachtet werden, welches zur Führung der Flagge eines der Rheinuferstaaten berechtigt ist und sich hierüber durch eine von der betreffenden Behörde ausgestellte Urkunde auszuweisen vermag.

Artikel 3.

Auf dem Rheine, seinen Nebenflüssen, soweit sie im Gebiete der vertragenden Staaten liegen, und den im Artikel 2. erwähnten Wasserstraßen darf eine Abgabe, welche sich lediglich auf die Thatsache der Beschiffung gründet, weder von den Schiffen oder deren Ladungen, noch von den Flößen erhoben werden.

Ebensowenig ist auf diesen Gewässern oberhalb Rotterdam und Dordrecht die Erhebung von Boien- und Baakengeldern gestattet.

Artikel 4.

Die vertragenden Staaten werden gegenseitig die zur Rheinschiffahrt gehörigen Schiffe und deren Ladungen auf den im ersten Absatze des Artikels 3. bezeichneten Wasserstraßen in jeder Hinsicht ebenso behandeln, wie die eigenen Rheinschiffe und deren Ladungen.

Artikel 5.

Die Schiffer dürfen auf den obengenannten Wasserstraßen (Art. 3.) nirgend gezwungen werden, ihre Ladung ganz oder theilweise zu löschen, oder an Bord eines anderen Schiffes zu bringen.

Alle Stapel- und Umschlagsrechte sind und bleiben aufgehoben.

Artikel 6.

Von den auf dem Rheine ein- oder ausgehenden Waaren dürfen keine

navires de toutes les nations pour le transport des marchandises et des personnes, à la condition de se conformer aux stipulations contenues dans la présente Convention et aux mesures prescrites pour le maintien de la sécurité générale.

Sauf ces règlements, il ne sera apporté aucun obstacle, quel qu'il soit, à la libre navigation.

Le Leck et le Waal sont considérés comme faisant partie du Rhin.

Article 2.

Les bateaux appartenant à la navigation du Rhin et les radeaux ou trains de bois venant du Rhin auront le droit de choisir telle voie qu'il leur plaira en traversant les Pays-Bas pour se rendre du Rhin dans la pleine mer ou en Belgique et réciproquement.

Si par suite d'évènements naturels ou de travaux d'art l'une des voies navigables reliant la pleine mer au Rhin par Dordrecht, Rotterdam, Hellevoetsluis et Brielle, devenait impraticable pour la navigation, la voie navigable qui serait indiquée à la navigation Néerlandaise en remplacement du passage intercepté sera également ouverte à la navigation des autres Etats riverains.

Sera considéré comme appartenant à la navigation du Rhin tout bateau ayant le droit de porter le pavillon d'un des Etats riverains et pouvant justifier ce droit au moyen d'un document délivré par l'autorité compétente.

Article 3.

Aucun droit basé uniquement sur le fait de la navigation ne pourra être prélevé sur les bateaux ou leurs chargements non plus que sur les radeaux navigant sur le Rhin, sur ses affluents, en tant qu'ils sont situés sur le territoire des hautes parties contractantes, et sur les voies navigables mentionnées à l'article 2.

Sera également interdite la perception de droits de bouée et de balisage sur les voies navigables mentionnées dans l'alinéa précédent en amont de Rotterdam et de Dordrecht.

Article 4.

Pour ce qui concerne les voies navigables mentionnées au premier alinéa de l'article 3, le traitement national, sous tous les rapports, sera accordé aux navires appartenant à la navigation du Rhin et à leurs chargements.

Article 5.

Les bateliers ne pourront nulle part, sur les voies navigables mentionnées à l'article 3, être contraints à décharger, soit en tout, soit en partie, ou à transborder leurs chargements.

Tout droit de relâche et d'échelle est et demeure supprimé.

Article 6.

Les marchandises ne pourront, en aucun cas, être assujetties, sur

höheren Eingangs- oder Ausgangsabgaben erhoben werden, als beim Eingange oder Ausgange über die Landgrenze.

Artikel 7.

Insoweit nicht sanitätspolizeiliche Rücksichten entgegenstehen, ist die Durchfuhr aller Waaren auf dem Rheine von Basel bis in das offene Meer gestattet.

Die Uferstaaten werden, mag diese Durchfuhr direkt oder nach vorgängiger Umladung oder Lagerung in der Niederlage erfolgen, Durchgangsabgaben nicht erheben.

Artikel 8.

Die gegenwärtigen, dem Rheinhandel angewiesenen Freihäfen sollen auch in Zukunft fortbestehen. Die Vermehrung derselben bleibt dem Ermessen der einzelnen Ufer-Regierungen überlassen.

Die in diesen Freihäfen zur Niederlage gebrachten Waaren unterliegen, sofern sie nicht später in dem betreffenden Uferstaate oder dem Gebiete des Zoll- oder Steuersystems, welchem derselbe angehört, in den freien Verkehr gesetzt werden, keinerlei Ein- oder Ausgangsabgaben.

Artikel 9.

Will ein Schiffer direkt und ohne Veränderung seiner Ladung durch das Gebiet eines Uferstaates oder mehrerer zu einem Zollsystem gehöriger Staaten durchfahren, so ist ihm die Fortsetzung der Reise ohne vorgängige spezielle Revision der Ladung unter der Bedingung zu gestatten, daß er sich der amtlichen Verschließung der Laderäume oder der amtlichen Begleitung oder beiden Maaßregeln zugleich, nach dem Ermessen der Zollbehörde, zu unterwerfen hat, und daß er derselben ein nach dem beiliegenden Formular A. ausgestelltes Manifest in doppelter Ausfertigung übergiebt.

Beim Ausgange hat er sodann an dem letzten Grenzzollamte, Behufs Untersuchung und Abnahme des angelegten amtlichen Verschlusses, beziehungsweise der Zurückziehung der amtlichen Begleiter, anzuhalten.

Im Uebrigen darf er auf seiner Fahrt aus Rücksicht auf das Zollinteresse, den Fall einer Zolldefraudation ausgenommen (Art. 12.), nicht angehalten werden.

Die amtlichen Schiffsbegleiter haben kein anderes Recht, als Schiff und Ladung zur Verhütung von Einschwärzungen zu überwachen. Sie haben von dem Schiffsführer unentgeltlich Theilnahme an der Kost der Schiffsmannschaft, sowie das nöthige Feuer und Licht, sonst aber keine Vergütung zu fordern oder anzunehmen.

Tritt unterweges, in Folge von Naturereignissen oder anderen unvermeidlichen Zufällen, die Nothwendigkeit ein, eine Veränderung der Ladung vorzunehmen und zu diesem Zwecke den Verschluß zu lösen, so hat der Schiffsführer sich deshalb vorher an die nächsten Zollbeamten zu wenden und deren Ankunft abzuwarten. Ist die Gefahr so dringend, daß ihm dazu genügende Zeit nicht übrig

le Rhin, à des droits d'entrée ou de sortie plus élevés que ceux auxquels elles seraient soumises à l'entrée ou à la sortie par la frontière de terre.

Article 7.

Le transit de toutes marchandises est libre sur le Rhin, depuis Bâle jusqu'à la pleine mer, à moins que des mesures sanitaires ne motivent des exceptions.

Les Etats riverains ne percevront aucun droit de ce transit, qu'il s'effectue directement, ou après transbordement ou après mise en entrepôt.

Article 8.

Les ports-francs actuellement ouverts au commerce du Rhin sont maintenus. Les hautes parties contractantes se réservent la faculté d'en augmenter le nombre.

Les marchandises entreposées dans ces ports-francs ne seront soumises à aucun droit d'entrée ou de sortie, à moins qu'elles ne soient ultérieurement livrées au commerce dans l'Etat riverain lui-même ou dans le territoire du système de douanes et d'impôts dont cet Etat fait partie.

Article 9.

Si un batelier traverse en ligne directe et sans faire de changement à son chargement le territoire d'un même Etat ou de plusieurs Etats faisant partie d'un même système de douanes, il lui sera permis de continuer son voyage sans faire préalablement vérifier son chargement, à la condition de consentir, suivant qu'il en sera requis par la douane, ou à laisser clore les ouvertures donnant accès à la cale, ou à recevoir à son bord des gardiens officiels ou, enfin, à se soumettre à ces deux formalités ensemble. Dans ce cas il devra, en outre, présenter au bureau de douanes un manifeste en double expédition, conforme au modèle A. ci-joint.

A la sortie, il devra s'arrêter au bureau-frontière, afin de faire examiner et lever les plombs ou scellés ou bien les cadenas de la douane, ou faire retirer les gardiens.

Outre cela, il ne pourra être arrêté en route sous prétexte d'intérêts de douane excepté dans le cas de contrebande (article 12).

Les gardiens placés à bord des bateaux n'auront d'autre droit que de surveiller ces bateaux et leur cargaison pour empêcher la fraude. Ils prendront part gratuitement à la nourriture de l'équipage; le batelier leur fournira à ses frais le feu et la lumière nécessaires, mais ils ne pourront ni exiger ni accepter aucune rétribution.

Dans le cas où, par suite de circonstances naturelles ou d'autres accidents de force majeure, le batelier se trouverait dans la nécessité de déplacer sa cargaison en tout ou en partie, et qu'il faudrait, dans ce but, rétablir les ouvertures donnant accès à la cale, il s'adressera à cet effet aux employés de la douane la plus voisine et attendra leur

bleibt, so muß er die nächste Ortsobrigkeit benachrichtigen, welche sodann die Abnahme des Verschlusses bewirken und den Thatbestand zu Protokoll feststellen wird.

Hat der Schiffer eigenmächtig Vorkehrungen getroffen, ohne das Einschreiten der Zollbeamten oder der Ortsbehörde zu beantragen oder abzuwarten, so hat er in glaubhafter Weise darzuthun, daß davon die Rettung des Schiffes oder der Ladung oder die Abwendung einer dringenden Gefahr abgehangen habe. Er muß in einem solchen Falle unverzüglich nach Beseitigung der Gefahr bei den nächsten Zollbeamten, oder, wenn diese nicht zu erreichen sind, bei der nächsten Ortsobrigkeit Anzeige machen und die Feststellung des Thatbestandes veranlassen.

Artikel 10.

In Bezug auf die Abfertigung derjenigen Waaren, welche auf dem Rheine mit der Bestimmung eingehen, im Lande zu bleiben, sowie in Bezug auf die zur Ausfuhr bestimmten und die nach vorgängiger Umladung oder Lagerung in Freihäfen oder in anderen Niederlagen auf dem Rheine durchgehenden Waaren finden die allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen desjenigen Uferstaates Anwendung, über dessen Grenze die Ein-, beziehungsweise Aus- oder Durchfuhr erfolgt.

Artikel 11.

Jede Regierung bestimmt für den Umfang ihres Staatsgebietes die Häfen und Landungsplätze, wo — abgesehen von den Freihäfen (Art. 8.) — es gestattet sein soll, ein- oder auszuladen.

An anderen Orten darf ein Schiffsführer ohne Erlaubniß der Behörde nur dann ein- oder ausladen, wenn Naturereignisse oder Unglücksfälle die Fortsetzung der Reise ganz verhindern oder nur mit dringender Gefahr für Schiff oder Ladung möglich machen.

Landet er aus solcher Veranlassung an einem Orte, wo sich eine Zollbehörde befindet, so hat er sich bei dieser zu melden und die weiteren Anordnungen derselben zu befolgen.

Befindet sich am Landungsplatze keine Zollbehörde, so muß er der Ortsobrigkeit von seiner Ankunft unverzüglich Anzeige erstatten. Diese hat die Umstände, welche den Schiffsführer zum Anlanden bestimmt haben, zu Protokoll festzustellen und der nächsten Zollbehörde desselben Gebietes Mittheilung zu machen.

Wird, um die Waare keiner weiteren Gefahr auszusetzen, das Schiff ausgeladen, so hat der Schiffsführer sich jeder weiteren gesetzlichen Maaßregel zur Verhinderung von Einschwärzungen zu unterwerfen. Von den Waaren, die er nachher wieder einnimmt, um seine Reise fortzusetzen, sind Ein- oder Ausgangsabgaben nicht zu entrichten.

Hat der Schiffsführer eigenmächtig Vorkehrungen getroffen, ohne das Einschreiten der Zollbeamten oder der Ortsbehörde zu beantragen, so tritt die im Artikel 9. Absatz 6. angegebene Folge ein.

arrivée. Si le péril est imminent et qu'il ne puisse attendre, il devra en donner avis à l'autorité locale la plus proche, qui procédera à l'ouverture de la cale et dressera procès-verbal du fait.

Si le batelier a pris des mesures de son propre chef, sans demander ou sans attendre l'intervention des employés de la douane ou de l'autorité locale, il devra prouver d'une manière suffisante, que le salut du bateau ou de la cargaison en a dépendu, ou qu'il a dû agir ainsi pour éviter un danger pressant. En pareil cas il doit, aussitôt après avoir écarté le péril, prévenir les employés de la douane la plus rapprochée ou, s'il ne peut les trouver, l'autorité locale la plus voisine, pour faire constater ces faits.

Article 10.

Quant aux marchandises entrant par le Rhin et destinées à la consommation intérieure, ou bien à la sortie, ou au transit après transbordement ou après mise en entrepôt dans les ports-francs ou ailleurs, les formalités de douane se règleront d'après la législation générale de l'Etat riverain par la frontière duquel l'entrée, la sortie, ou le transit auront lieu.

Article 11.

Chacun des Etats riverains désignera pour l'étendue de son territoire les ports et lieux de débarquement où, indépendamment des ports-francs (article 8.), les bateliers auront la faculté de déposer ou de prendre un chargement.

Le batelier ne pourra, sans y être spécialement autorisé par l'autorité compétente, charger ou décharger à d'autres endroits, à moins que des circonstances naturelles ou quelque accident ne l'empêchent de poursuivre son voyage ou ne compromettent le salut du bateau ou de la cargaison.

Si, dans ce cas, il relâche dans un endroit où se trouve un bureau de douane, il est tenu de s'y présenter et de se conformer aux prescriptions qu'il en recevra.

S'il n'existe pas un bureau de douane au lieu de relâche, il doit immédiatement donner avis de son arrivée à l'autorité locale, qui constatera par procès-verbal les circonstances qui l'ont déterminé à relâcher, et en donnera avis au bureau de douane le plus voisin du même territoire.

Si, pour ne pas exposer les marchandises à d'autres dangers, on juge à propos de décharger le bateau, le batelier sera tenu de se soumettre à toutes les mesures légales ayant pour objet de prévenir une importation clandestine. Les marchandises qu'il réembarquera pour continuer sa route ne seront assujetties à aucun droit d'entrée ou de sortie.

Dans le cas où le batelier aurait agi de son propre chef sans demander l'intervention des employés de la douane ou de l'autorité locale, les dispositions de l'article 9, alinéa 6 lui seront applicables.

Artikel 12.

Wird ein Schiffsführer überwiesen, daß er Schleichhandel zu treiben versucht habe, so soll ihn die Freiheit der Rheinschiffahrt für seine Person und für die Waaren, die er unerlaubter Weise hat ein- oder ausführen wollen, gegen die Verfolgung der Zollbeamten nicht schützen. Die übrigen in dem Schiffe befindlichen Waaren dürfen jedoch wegen eines solchen Versuches nicht mit Beschlag belegt, noch soll überhaupt gegen einen solchen Schiffsführer strenger verfahren werden, als es die Gesetze des Staates, in dessen Gebiet der Unterschleif entdeckt wird, zulassen.

Werden von den Grenzzollämtern Abweichungen der Ladung von dem Manifeste entdeckt, so finden die bestehenden Landesgesetze in Bezug auf die Bestrafung wegen unrichtiger Deklaration Anwendung.

Artikel 13.

Wo sich mehrere Uferstaaten zu einem gemeinsamen Zoll- oder Steuersystem vereinigt haben, ist bezüglich der Anwendung der Artikel 6. bis 12. die Grenze des Vereinsgebietes als Landesgrenze anzusehen.

Artikel 14.

Die vertragenden Theile sind darüber einverstanden, daß alle Erleichterungen, welche für den Ein-, Aus- und Durchgang von Waaren auf anderen Land- und Wasserstraßen eingeführt werden, auch für den Ein-, Aus- und Durchgang auf dem Rheine zugestanden werden sollen.

Artikel 15.

Die Befugniß zur Führung eines Segel- oder eines Dampfschiffes auf dem Rheine in seiner ganzen Ausdehnung von Basel bis in das offene Meer oder auf einer mehreren Uferstaaten zugehörigen Strecke steht nur denjenigen zu, welche den Nachweis liefern, daß sie die Schiffahrt auf diesem Strome längere Zeit ausgeübt haben und von der Regierung des Uferstaates, in welchem sie ihren Wohnsitz genommen haben, mit einem Patente über die Befugniß zum selbstständigen Betriebe dieses Gewerbes (Rheinschiffer-Patent) versehen worden sind.

In dem Patente ist anzugeben, ob der Inhaber zur Befahrung des Rheines in seiner ganzen Ausdehnung oder nur einer Strecke desselben und eventuell welcher befugt ist.

Durch die Verlegung des Wohnsitzes aus einem Uferstaate in einen anderen verliert das Patent nicht seine Gültigkeit. Der Inhaber hat indeß seinen neuen Wohnsitz von der betreffenden Behörde desselben auf dem Patente vermerken zu lassen.

Artikel 16.

Wer mit einem Rheinschiffer-Patente versehen ist, darf jedes Segel-, beziehungsweise Dampfschiff führen, gleichviel welchem Staate dasselbe angehört.

Article 12.

Lorsqu'un batelier sera convaincu d'avoir tenté la contrebande, il ne pourra invoquer la liberté de la navigation du Rhin pour mettre, soit sa personne, soit les marchandises qu'il aurait voulu importer ou exporter frauduleusement, à l'abri des poursuites dirigées contre lui par les employés de la douane, sans cependant qu'une pareille tentative puisse donner lieu à saisir le reste du chargement, ni, en général, à procéder contre le batelier plus rigoureusement qu'il n'est prescrit par la législation en vigueur dans l'Etat riverain où la contrebande a été constatée.

Si les bureaux de douane à la frontière d'un Etat découvrent une différence entre la cargaison et le manifeste, il sera fait application au batelier des lois du pays en vigueur contre les déclarations infidèles.

Article 13.

Dans le cas où plusieurs Etats se trouvent réunis en un système commun de douane ou d'impôts, la frontière de l'union sera, pour l'application des articles 6 à 12, considérée comme frontière territoriale.

Article 14.

Toutes les facilités qui seraient accordées par les hautes parties contractantes sur d'autres voies de terre ou d'eau pour l'importation, l'exportation et le transit des marchandises seront également concédées à l'importation, à l'exportation et au transit sur le Rhin.

Article 15.

Le droit de conduire un bateau à voiles ou à vapeur sur le Rhin dans tout son parcours depuis Bâle jusqu'à la pleine mer ou sur une partie du fleuve appartenant à plusieurs Etats riverains n'est accordé qu'à ceux qui prouvent qu'ils ont pratiqué la navigation sur le Rhin pendant un temps déterminé et qu'ils ont reçu du Gouvernement de l'Etat riverain où ils ont pris domicile une patente les autorisant à l'exercice indépendant de la profession de batelier (patente de batelier).

Il sera indiqué dans cette patente si le titulaire est autorisé à naviguer sur toute l'étendue du Rhin ou seulement sur une partie du fleuve, qui, dans ce cas, devra être spécialement mentionnée.

Si le batelier transfère son domicile dans un autre Etat riverain, la patente n'en sera pas moins valable. Cependant le titulaire y fera inscrire son nouveau domicile par l'autorité compétente.

Article 16.

Le batelier muni de la patente mentionnée ci-dessus pourra conduire tout bateau à voiles ou tout bateau à vapeur, à quelqu' Etat qu'il appartienne.

Artikel 17.

Jedes Patent zum Betriebe der Rheinschiffahrt ist bei der Ausfertigung mit dem vollständigen Signalement desjenigen, dem es ertheilt wird, und von diesem mit seiner außer dem Familiennamen auch die Vornamen enthaltenden eigenen Unterschrift zu versehen.

Wenn wegen vorgeschrittenen Alters oder sonst das auf dem Patente befindliche Signalement auf den Inhaber nicht mehr paßt, so ist die Aenderung oder Erneuerung des Signalements mittelst eines auf das Patent zu setzenden amtlichen Vermerkes zulässig.

Artikel 18.

Die Schiffer der Nebenflüsse des Rheines und der Wasserstraßen zwischen dem Rheine und der Schelde sollen, unter der Voraussetzung der Reziprozität, zur Führung eines Segel- oder Dampfschiffes auf dem Rheine in seiner ganzen Ausdehnung oder auf einer mehreren Uferstaaten zugehörigen Strecke des Rheines nur dann zugelassen werden, wenn auf ihrem Patente die stattgehabte längere Ausübung der Rheinschiffahrt nach Maaßgabe der Vorschriften im Artikel 15. von der betreffenden Behörde eines Rheinuferstaates bescheinigt ist.

Bei der Ausstellung dieser Bescheinigungen sind die Bestimmungen des Artikels 17. gleichmäßig zu beachten.

Artikel 19.

Wenn ein Schiffer das ihm ertheilte Rheinschiffer-Patent auf irgend eine Weise in den Besitz einer mit einem solchen Patente nicht versehenen Person gelangen läßt, damit diese auf Grund desselben die Rheinschiffahrt ausübe, so kann ihm nach Umständen das Patent ganz oder zeitweise entzogen werden.

Wer, ohne für seine Person ein Rheinschiffer-Patent erlangt zu haben, die Rheinschiffahrt unter Mißbrauch des einem Anderen ertheilten Rheinschiffer-Patentes ausübt, darf mindestens während eines Jahres mit einem Rheinschiffer-Patente nicht versehen werden.

Artikel 20.

Die Einziehung eines Schiffer-Patentes steht nur der Regierung des Staates zu, in welchem der Inhaber seinen Wohnsitz hat. Diese Bestimmung schließt aber das Recht anderer Rheinuferstaaten nicht aus, einen Schiffsführer, der eines auf ihrem Gebiete verübten Vergehens oder Verbrechens beschuldigt wird, zur Verantwortung und Strafe zu ziehen und, nach Beschaffenheit der Umstände, bei der Regierung des betreffenden Uferstaates zu veranlassen, daß sein Patent eingezogen werde.

Die Zurücknahme des Patentes muß erfolgen, wenn ein Schiffer wegen wiederholter Zolldefrauden, ferner wegen Betruges, Fälschung oder anderer Verbrechen gegen das Eigenthum, oder wegen mehrfacher erheblicher Verletzungen der die Sicherheit und die Ordnung der Rheinschiffahrt betreffenden Vorschriften bestraft worden ist.

Article 17.

Toute patente de batelier, avant d'être remise au titulaire, doit être munie du signalement complet du porteur et de sa signature, avec ses noms et prénoms.

Si, par une raison d'âge ou pour toute autre cause, le signalement porté sur la patente n'est plus applicable, ce signalement sera modifié ou renouvelé au moyen d'une annotation officielle.

Article 18.

Les bateliers des affluents du Rhin et des eaux intermédiaires entre le Rhin et l'Escaut seront admis, sous condition de réciprocité, à conduire un bateau à voiles ou à vapeur sur le Rhin, dans tout son cours, ou sur une partie du fleuve appartenant à plusieurs Etats riverains quand, conformément aux prescriptions de l'article 15, il sera déclaré sur leur patente par l'autorité compétente d'un des Etats riverains, qu'ils ont pratiqué la navigation du Rhin pendant un temps déterminé.

Les dispositions de l'article 17 seront également applicables dans les cas indiqués par le présent article.

Article 19.

Le batelier qui, de quelque manière que ce soit, laisse parvenir la patente qui lui a été délivrée en la possession d'une personne ne possédant pas un pareil document, à l'effet de la mettre en position d'exercer la navigation du Rhin en vertu de cette patente, sera puni, selon les circonstances, du retrait temporaire ou définitif de la dite pièce.

Tout individu qui, n'étant point muni d'une patente pour lui-même, exerce la navigation du Rhin en se servant de celle qui a été délivrée à un autre batelier, ne pourra pendant douze mois au moins, obtenir une patente de navigation.

Article 20.

Le Gouvernement de l'Etat riverain dans lequel le porteur d'une patente de batelier est domicilié a seul le droit de révoquer cette patente. Cette disposition n'exclut cependant pas le droit qu'aura tout Etat riverain de faire poursuivre et punir tout batelier prévenu d'un crime ou d'un délit commis sur son territoire et de demander, selon les circonstances, que sa patente soit révoquée par le Gouvernement de l'Etat riverain où il a son domicile.

La patente devra être révoquée quand un batelier aura été puni pour contrebande réitérée, pour fraude, falsification ou autres délits contre la propriété ou pour plus d'une contravention grave aux réglements concernant la sécurité et la police de la navigation.

Artikel 21.

Die Vorschriften der Artikel 19. und 20. finden auch auf die nach Artikel 18. ertheilten Bescheinigungen zum Betriebe der Rheinschiffahrt mit der Maaßgabe Anwendung, daß diese Bescheinigungen von derjenigen Ufer-Regierung ganz oder zeitweise außer Kraft zu setzen sind, welche sie ausgestellt hat.

Artikel 22.

Bevor ein Schiff seine erste Fahrt auf dem Rheine antritt, hat der Eigenthümer oder Führer eine Bescheinigung über die Tauglichkeit und genügende Ausrüstung desselben für denjenigen Theil der Rheinschiffahrt, für welchen es bestimmt ist, zu erwirken.

Diese Bescheinigung (Schiffsattest) wird von der zuständigen Behörde eines der Uferstaaten auf Grund einer durch Sachverständige vorgenommenen Untersuchung ausgestellt.

Sowohl an dem Schiffe, als auf dem Schiffsatteste sind der Name und die höchste zulässige Einsenkungstiefe des Schiffes zu bezeichnen.

Die Untersuchung ist nach jeder wesentlichen Veränderung oder Reparatur des Schiffes und außerdem auf Verlangen des Befrachters zu wiederholen und das Ergebniß auf dem Schiffsatteste zu verzeichnen.

Jede Ufer-Regierung kann, wenn sie es für angemessen befindet, eine Untersuchung auf ihre Kosten vornehmen lassen.

Das Schiffsattest muß sich während der Fahrt jederzeit an Bord des Schiffes befinden. Es ist den Hafen- und Polizeibehörden auf Erfordern vorzuzeigen.

Artikel 23.

Die Artikel 15. und 22. finden auf Fahrzeuge unter 300 Zentnern Tragfähigkeit und deren Führer keine Anwendung.

Artikel 24.

Mit Ausnahme der Vorschrift im Artikel 32. beziehen die Bestimmungen dieser Akte sich nicht auf das Uebersetzen von einem Ufer nach dem gegenüberliegenden.

Artikel 25.

Die Flößer haben für jedes Floß, mit welchem sie den Rhein befahren wollen, eine Bescheinigung der betreffenden Landesbehörde nach beiliegendem Muster B. mit sich zu führen, aus welcher die Zahl und Art der Hölzer, sowie deren Gewicht ersichtlich sein muß.

Diese Bescheinigung (Floßschein) vertritt die Stelle des Manifestes (Art. 9.) und ist den Polizei-, Hafen-, Zoll- und Wasserbaubeamten, sowie den Floß-Untersuchungskommissionen auf Erfordern vorzuzeigen.

Die Vorschriften der Artikel 9. bis 14. finden auch auf Flöße und deren Führer Anwendung.

Article 21.

Les prescriptions des articles 19 et 20 sont également applicables aux déclarations inscrites conformément à l'article 18 sur les patentes des bateliers des affluents du Rhin et des autres voies navigables qui sont désignées dans le dit article. Toutefois les Gouvernements riverains dont émanent ces déclarations auront seuls le droit de les annuler.

Article 22.

Avant qu'un bateau entreprenne son premier voyage sur le Rhin, le propriétaire ou le conducteur doit se pourvoir d'un certificat constatant que ce bateau a la solidité et le gréement nécessaires à la navigation de la partie du fleuve à laquelle il est destiné.

Ce certificat ou patente de bateau est délivré, à la suite d'une visite d'experts, par l'autorité compétente d'un des Etats riverains.

Seront marqués sur le bateau et indiqués dans la patente le nom du bateau et la limite du plus fort tirant d'eau admissible.

Cette visite sera renouvelée après chaque réparation ou chaque changement important. Elle le sera également sur la demande de l'affréteur. Le resultat en sera constaté dans la patente.

Tout Etat riverain pourra ordonner, s'il le juge convenable, une visite qui aura lieu à ses frais.

La patente de bateau doit toujours se trouver à bord pendant le voyage. Elle doit être présentée aux employés des ports et de la police sur leur demande.

Article 23.

Les articles 15 et 22 ne sont pas applicables aux bateaux d'une capacité inférieure à 300 quintaux ni à leurs conducteurs.

Article 24.

Les dispositions de la présente Convention ne sont pas applicables aux transports d'une rive à l'autre, sauf la clause indiquée à l'article 32.

Article 25.

Les flotteurs doivent être munis pour chaque radeau ou train de bois avec lequel ils naviguent sur le Rhin d'un certificat de l'autorité compétente de leurs pays, conforme au modèle B. ci-joint, et constatant le nombre, l'espèce et le poids des bois flottés.

Ce certificat de flottage tient lieu du manifeste exigé par l'article 9. Il doit être exhibé sur leur demande aux employés de police, de port, de douane et à ceux du service hydrotechnique, ainsi qu'aux commissions instituées pour la visite des trains de bois.

Les prescriptions des articles 9 à 14 sont également applicables aux trains de bois et à leurs conducteurs.

Artikel 26.

Die Vorschriften über den Dienst der Lootsen oder Steuerleute, sowie der Wahrschauer und die von denselben zu erhebenden Gebühren bleiben jeder Ufer-Regierung vorbehalten.

Es darf jedoch kein Schiffer oder Flößer genöthigt werden, einen Lootsen oder Steuermann an Bord zu nehmen. Auch ist die Erhebung einer Gebühr überhaupt nur dann zulässig, wenn von den Dienstleistungen der Lootsen oder Steuerleute wirklich an Bord des Schiffes Gebrauch gemacht worden ist.

Artikel 27.

Die Ufer-Regierungen werden dafür Sorge tragen, daß in den Freihäfen, sowie in den übrigen Hafenstädten am Rhein die nöthigen Einrichtungen zur Erleichterung der Ein- und Ausladungen und zur Niederlage der Waaren vorhanden seien und in gutem Stande erhalten werden. Zur Beaufsichtigung der gedachten Anstalten, sowie zur Handhabung der Hafenpolizei werden von den betreffenden Ufer-Regierungen besondere Kommissarien bestellt.

Zur Bestreitung der nothwendigen Unterhaltungs- und Beaufsichtigungskosten kann ein entsprechendes Entgeld erhoben werden. Sobald der Ertrag dieses Entgeldes die eben erwähnten Kosten übersteigt, muß dasselbe verhältnißmäßig herabgesetzt werden.

Es ist jedoch eine Gebühr überhaupt nur insoweit zu entrichten, als von den Anstalten wirklich Gebrauch gemacht wird.

Artikel 28.

Die vertragenden Theile machen sich, wie bisher, verbindlich, innerhalb der Grenzen ihres Gebietes das Fahrwasser des Rheines und die vorhandenen Leinpfade in guten Stand zu setzen und darin zu erhalten. Diese Festsetzung findet auch auf die Wasserstraßen zwischen Gorinchem, Krimpen, Dordrecht und Rotterdam Anwendung.

Auf Stromstrecken, welche noch nicht hinreichend in den Stand gesetzt sind und deshalb ein veränderliches Fahrwasser haben, wird letzteres von der Regierung, in deren Gebiet die Stromstrecke belegen ist, kenntlich durch Baaken bezeichnet werden.

Befinden sich solche Stromstrecken in den Gebieten zweier sich gegenüber liegender Uferstaaten, so trägt jeder von ihnen die Hälfte der Anlage- und Unterhaltungskosten.

Artikel 29.

Die Staaten, deren Uferstrecken an einander grenzen oder sich gegenüber liegen, werden Behufs zweckmäßiger und gegenseitig unnachtheiliger Ausführung von Bauwerken, welche auf den Strom oder die Ufer im Gebiete des anderen Staates unmittelbar eine Wirkung ausüben können, sich die Pläne solcher von

Article 26.

Les dispositions concernant le service des pilotes et des avertisseurs et la rétribution qui leur est dûe par les bateliers sont réservées à chaque Etat riverain.

Aucun batelier ou flotteur ne pourra être obligé de prendre un pilote à son bord. Il ne sera exigé de rétribution pour cet objet, que s'il est fait un usage effectif des pilotes à bord des bateaux.

Article 27.

Les Gouvernements des Etats riverains veilleront à ce que dans les ports-francs comme dans les autres ports du Rhin toutes les dispositions nécessaires soient prises pour faciliter le chargement, le déchargement et la mise à l'entrepôt des marchandises, et à ce que les établissements et engins de toute nature qui leur seront affectés soient tenus en bon état. La surveillance de ces établissements et engins et la police du port seront confiées à des commissaires spécialement institués à cet effet par les Gouvernements riverains respectifs.

Pour subvenir aux frais nécessaires d'entretien et de surveillance, il pourra être prélevé une rétribution correspondante. Aussitôt que le produit de cette perception aura dépassé le montant des dépenses en question, le taux de la dite perception devra être diminué en proportion.

Toutefois, cette rétribution ne pourra être exigée qu'autant qu'il aura été fait usage des établissements et engins ci-dessus mentionnés.

Article 28.

Les hautes parties contractantes s'engagent, comme pour le passé, chacune pour l'étendue de son territoire, à mettre et à maintenir en bon état les chemins de halage existants, ainsi que le chenal du Rhin. Cette stipulation est également applicable aux voies de navigation entre Gorinchem, Krimpen, Dordrecht et Rotterdam.

L'Etat riverain, dans le territoire duquel se trouvent comprises des parties du fleuve qui n'ont pas encore été suffissament rectifiées et dont, par suite, le chenal est variable, fera marquer ce chenal par des bouées, établies d'une manière apparente.

Si ces parties du fleuve sont comprises entre deux Etats, situés l'un vis-à-vis de l'autre, chacun supportera la moitié des frais d'établissement et d'entretien de ces bouées.

Article 29.

Les Gouvernements des Etats riverains limitrophes, ou de ceux qui sont situés vis-à-vis l'un de l'autre, se communiqueront réciproquement les projets hydrotechniques dont l'exécution pourrait avoir une influence directe sur la partie du fleuve, ou de ses rives qui leur ap-

ihnen beabsichtigten Anlagen mittheilen und sich über die bei deren Ausführung in Betracht kommenden Verhältnisse verständigen.

Artikel 30.

Die Ufer-Regierungen werden dafür Sorge tragen, daß die Schiffahrt auf dem Rheine durch Mühlen, Triebwerke, Brücken oder andere künstliche Anlagen keinerlei Hinderniß finde, und daß namentlich der Durchlaß der Schiffe durch die Brücken ohne Verzug bewirkt werde. Die Erhebung einer Gebühr für das Oeffnen oder Schließen der letzteren ist unstatthaft.

Konzessionen zu neuen Schiffsmühlen sollen fortan nicht ertheilt werden.

Artikel 31.

Von Zeit zu Zeit sollen Strombefahrungen durch Wasserbau-Techniker sämmtlicher Uferstaaten vorgenommen werden, um die Beschaffenheit des Stromes, die Wirkung der zu dessen Verbesserung getroffenen Maaßregeln und die etwa eingetretenen neuen Hindernisse einer regelmäßigen Schiffahrt zu untersuchen und festzustellen.

Ueber den Zeitpunkt und die Ausdehnung dieser Befahrungen hat die Centralkommission (Art. 43.) Beschluß zu fassen. Die Techniker haben ihr über das Ergebniß Bericht zu erstatten.

Artikel 32.

Zuwiderhandlungen gegen die von den Ufer-Regierungen für den Rhein gemeinsam erlassenen schiffahrtspolizeilichen Vorschriften sollen mit Geldbußen von zehn bis dreihundert Franken bestraft werden.

Artikel 33.

Behufs gerichtlicher Verhandlung der im Artikel 34. erwähnten Gegenstände sollen in geeigneten am Rhein oder in dessen Nähe belegenen Orten Rheinschiffahrtsgerichte bestehen.

Die Ufer-Regierungen werden sich von den in ihren Gebieten vorhandenen Rheinschiffahrtsgerichten und von den Veränderungen in Kenntniß setzen, welche rücksichtlich der Zahl, des Ortes oder des Sprengels derselben eintreten.

Artikel 34.

Die Rheinschiffahrtsgerichte sind kompetent:

I. in Strafsachen zur Untersuchung und Bestrafung aller Zuwiderhandlungen gegen die schiffahrts- und strompolizeilichen Vorschriften;

partient, afin de les exécuter de la manière la plus convenable pour tous deux. Ils s'entendront sur les questions qui pourraient s'élever à l'occasion de l'exécution des dits travaux.

Article 30.

Les Gouvernements riverains veilleront à ce que la navigation sur le Rhin ne soit entravée ni par des moulins ou autres usines établies sur le fleuve, ni par des ponts ou autres ouvrages d'art. Ils auront soin, surtout, que le passage des ponts puisse s'effectuer sans occasionner de retards. Il est interdit d'exiger aucune rétribution pour l'ouverture ou la fermeture des ponts.

Aucune concession ne pourra être accordée, à l'avenir, pour l'établissement de nouveaux moulins flottants.

Article 31.

De temps à autre, des ingénieurs hydrotechniques délégués par les Gouvernements de tous les Etats riverains feront un voyage d'exploration pour examiner l'état du fleuve, apprécier les résultats des mesures prises pour son amélioration et constater les nouveaux obstacles qui entraveraient la navigation.

La Commission centrale (article 43) désignera l'époque et les parties du fleuve où ces explorations devront avoir lieu. Les ingénieurs lui rendront compte des résultats.

Article 32.

Les contraventions aux prescriptions de police en matière de navigation, établies pour le Rhin d'un commun accord par les Gouvernements des Etats riverains, seront punies d'une amende de dix à trois cents francs.

Article 33.

Il sera établi dans des localités convenables situées sur le Rhin ou à proximité du fleuve des tribunaux chargés de connaître de toutes les affaires mentionnées à l'article 34.

Les Gouvernements des Etats riverains se communiqueront réciproquement les informations relatives à l'établissement sur leur territoire des tribunaux pour la navigation du Rhin ainsi que les changements qui seraient apportés dans le nombre, la résidence et la juridiction de ces tribunaux.

Article 34.

Les tribunaux pour la navigation du Rhin seront compétents:

I. en matière pénale pour instruire et juger toutes les contraventions aux prescriptions relatives à la navigation et à la police fluviale;

II. in Civilsachen zur Entscheidung im summarischen Prozeßverfahren über Klagen:

a) wegen Zahlung der Lootsen-, Krahn-, Waage-, Hafen- und Bohlwerksgebühren und ihres Betrages;

b) wegen der von Privatpersonen vorgenommenen Hemmung des Leinpfades;

c) wegen der Beschädigungen, welche Schiffer und Flößer während ihrer Fahrt oder beim Anlanden Anderen verursacht haben;

d) wegen der den Eigenthümern der Zugpferde beim Heraufziehen der Schiffe zur Last gelegten Beschädigungen am Grundeigenthum.

Artikel 35.

In Strafsachen (Art. 34. I.) ist dasjenige Rheinschiffahrtsgericht kompetent, in dessen Bezirk die strafbare Handlung begangen ist; in Civilsachen dasjenige, in dessen Bezirk die Zahlung stattfinden mußte (Art. 34. II. a.), beziehungsweise der Schaden zugefügt wurde (Art. 34. II. b. c. d.).

Artikel 36

Das Verfahren bei den Rheinschiffahrtsgerichten soll ein möglichst einfaches und beschleunigtes sein. — Prozeßkautionen dürfen von Ausländern ihrer Nationalität wegen nicht erhoben werden.

In das Urtheil sind jederzeit die Thatsachen, welche das Verfahren herbeigeführt haben, die Fragen, worauf es nach den Verhandlungen ankam, und die Entscheidungsgründe aufzunehmen.

Uebrigens darf kein Schiffsführer oder Flößer wegen einer gegen ihn eingeleiteten Untersuchung an der Fortsetzung seiner Reise verhindert werden, sobald er die von dem Richter für den Gegenstand der Untersuchung festgesetzte Kaution geleistet hat.

Artikel 37.

Beträgt der Gegenstand der an das Gericht gestellten Anträge mehr als 50 Franken, so kann gegen das Urtheil erster Instanz bei der Centralkommission (Art. 43.) oder bei dem Obergericht des Landes (Art. 38.), in welchem das Urtheil ergangen ist, Berufung eingelegt werden.

Soll die Berufung bei der Centralkommission angebracht werden, so ist sie unter summarischer Angabe der Beschwerden und mit dem ausdrücklichen Bemerken, daß die Entscheidung der Centralkommission verlangt werde, binnen zehn Tagen nach der in Gemäßheit der Landesgesetze erfolgten Insinuation des Urtheils erster Instanz dem Gerichte, welches entschieden hat, anzumelden und der Gegenpartei in dem von ihr in erster Instanz erwählten Domizile oder in dessen Ermangelung gleichfalls dem Gerichte zuzustellen. In welcher Weise die Anmeldung bei dem Gerichte und die Zustellung zu erfolgen hat, bleibt der Bestimmung der Landesgesetzgebung überlassen.

II. en matière civile pour prononcer sommairement sur les contestations relatives:

a) au paiement et à la quotité des droits de pilotage, de grue, de balance, de port et de quai;

b) aux entraves que des particuliers auraient mis à l'usage des chemins de halage;

c) aux dommages causés par les bateliers ou les flotteurs pendant le voyage ou en abordant;

d) aux plaintes portées contre les propriétaires des chevaux de trait, employés à la remonte des bateaux, pour dommages causés aux biensfonds.

Article 35.

La compétence appartiendra en matière pénale (article 34, I.) au tribunal de la navigation du Rhin dans le ressort duquel la contravention aura été commise: en matière civile au tribunal dans le ressort duquel le paiement aurait dû être effectué (article 34, II. a.), ou le dommage aura été causé (article 34, II., b. c. d.)

Article 36.

La procédure des tribunaux pour la navigation du Rhin sera la plus simple et la plus prompte possible. Il ne pourra être exigé aucune caution des étrangers à cause de leur nationalité.

Le jugement énoncera les faits qui auront donné lieu à l'instance, les questions à décider d'après le résultat de l'instruction et les motifs sur lesquels il s'appuie.

Le conducteur ou le flotteur ne pourra être empêché de continuer son voyage à raison d'une procédure engagée contre lui, dès qu'il aura fourni le cautionnement fixé par le juge pour l'objet du débat.

Article 37.

Lorsque le débat portera sur une valeur supérieure à 50 francs, les parties pourront se pourvoir en appel et recourir à cet effet soit à la Commission centrale (article 43), soit au tribunal supérieur du pays dans lequel le jugement a été rendu (article 38).

Si l'appel doit être porté devant la Commission centrale, il sera signifié au tribunal qui aura rendu le jugement de première instance, dans les dix jours à partir de la notification de ce jugement légalement faite suivant les formes adoptées dans chaque Etat. Cette signification sera accompagnée d'un exposé sommaire des griefs et de la déclaration expresse que l'on entend recourir à la décision de la Commission centrale. Elle sera faite également à la partie adverse au domicile élu en première instance, ou, à defaut d'élection de domicile, également au tribunal. La signification au tribunal aura lieu d'après le mode indiqué par les lois du pays.

Innerhalb vier Wochen nach erfolgter Anmeldung hat der Appellant sodann die schriftliche Rechtfertigung der Appellation dem Gericht zu übergeben, welches solche dem Appellaten binnen einer ihm zu bestimmenden präklusivischen Frist zur Beantwortung zufertigt und die geschlossenen Akten an die Centralkommission in Mannheim (Art. 43.) einzusenden hat.

Werden von dem Appellanten die in diesem Artikel vorgeschriebenen Formen nicht beobachtet, so wird die Appellation für nicht angebracht erachtet.

In dem Falle der Berufung an die Centralkommission kann das Gericht auf Verlangen der Gegenpartei das Urtheil erster Instanz provisorisch vollstrecken, beziehungsweise vollstreckbar erklären, wobei es nach Maaßgabe der Landesgesetze zu bestimmen hat, ob zuvor von dem Antragsteller Kaution zu leisten sei.

Artikel 38.

Jede Ufer-Regierung bestimmt ein- für allemal das Obergericht, bei welchem die Berufungen gegen die in ihrem Gebiete von den Rheinschiffahrtsgerichten erster Instanz gefällten Urtheile angebracht werden können.

Das Obergericht muß seinen Sitz in einer Stadt haben, welche am Rheine oder doch nicht allzu weit von demselben gelegen ist.

Wird die Berufung bei diesem Gerichte eingelegt, so finden die für das Verfahren in Appellationssachen geltenden Landesgesetze Anwendung.

Artikel 39.

Bei dem richterlichen Verfahren in Rheinschiffahrts-Angelegenheiten findet weder der Gebrauch von Stempelpapier, noch die Anwendung von Sporteltaxen für die Richter und Gerichtsschreiber statt; die Parteien haben keine anderen Kosten als diejenigen zu tragen, welche durch Zeugen oder Sachverständige und deren Vorladung, durch Insinuationen, Porto u. s. w. veranlaßt und nach der für andere Streitsachen bestehenden Taxordnung erhoben werden.

Artikel 40.

Erkenntnisse und Beschlüsse der Rheinschiffahrtsgerichte eines Uferstaates sollen in jedem anderen Rheinuferstaate unter Beobachtung der in demselben vorgeschriebenen Formen vollstreckbar sein.

In Bezug auf die Zustellung sollen sowohl die gedachten Erkenntnisse und Beschlüsse als Vorladungen und alle sonstigen Verfügungen in den bei den Rheinschiffahrtsgerichten anhängigen Sachen in allen Uferstaaten so angesehen werden, als ob sie von einer Behörde des eigenen Staates erlassen seien.

Vorladungen und Zustellungen an Personen, welche in einem der Rheinuferstaaten einen bekannten Wohnsitz haben, müssen in letzterem bewirkt werden.

Dans les quatre semaines à dater du jour de la signification de l'acte d'appel l'appelant remettra au tribunal qui aura rendu le premier jugement un mémoire exposant les motifs de son recours en seconde instance. Le tribunal donnera communication de ce mémoire à la partie adverse, qui sera tenue d'y répondre dans le délai qui lui sera fixé à cette fin. Le tout ensemble avec les pièces de la procédure de première instance sera transmis à la Commission centrale à Mannheim (article 43).

Faute par l'appelant de se conformer aux formalités prescrites par le présent article l'appel sera considéré comme non-avenu.

Dans le cas où l'appel sera porté devant la Commission centrale, le tribunal pourra, à la requête de la partie qui aura obtenu gain de cause, ordonner l'exécution provisoire du jugement de première instance, en décidant toutefois, d'après la législation du pays, si le demandeur devra fournir une caution préalable.

Article 38.

Chaque Etat riverain désignera une fois pour toutes le tribunal supérieur devant lequel pourront être portés en appel les jugements rendus sur son territoire par les tribunaux de première instance pour la navigation du Rhin.

Ce tribunal devra siéger dans une ville située sur le Rhin ou pas trop éloignée du fleuve.

Si l'appel est porté devant ce tribunal, on se conformera pour la procédure à suivre à la législation en vigueur dans le pays.

Article 39.

Les procédures en matière de navigation du Rhin ne donneront lieu ni à l'usage de papier timbré, ni à l'application de taxes au profit des juges ou des greffiers. Les parties n'auront à supporter d'autres frais que ceux de témoins ou d'experts et de leur citation ainsi que ceux de signification, de port de lettres etc., le tout d'après les tarifs ordinaires en matière de procédure.

Article 40.

Les décisions des tribunaux pour la navigation du Rhin dans chacun des Etats riverains seront exécutoires dans tous les autres Etats en observant les formes prescrites par les lois du pays où elles seront exécutées.

Les jugements et autres décisions, les citations et exploits d'ajournement dans les causes pendantes devant les tribunaux pour la navigation du Rhin seront considérés, quand à la notification, dans chacun des Etats comme émanant des autorités de cet Etat.

Pour ce qui concerne les personnes ayant un domicile connu dans un des Etats riverains les citations et exploits dans ces causes seront notifiés à ce domicile.

Artikel 41.

Der Rhein soll in angemessene Aufsichtsbezirke getheilt werden. Für jeden dieser Bezirke wird von den Regierungen, über deren Gebiet sich derselbe erstreckt, ein Aufseher ernannt.

Die Aufseher werden auf die Rheinschiffahrts-Akte und die von den Uferstaaten vereinbarten Ergänzungen und Abänderungen derselben, sowie auf die gemeinsamen schiffahrtspolizeilichen Anordnungen verpflichtet und sind in ihren Amtsverrichtungen der Centralkommission (Artikel 43.) untergeordnet. In Dienstsachen wird ihnen in allen Rheinuferstaaten die Portofreiheit gewährt.

Sie erhalten ihre Besoldungen und etwaige Pensionen von den Regierungen, welche sie ernannt haben. Von diesen wird ihnen auch ihr Wohnsitz innerhalb ihres Bezirkes angewiesen.

Die Aufseher dürfen keinerlei Gebühren oder Sporteln erheben.

Es finden die Disziplinargesetze desjenigen Uferstaates auf sie Anwendung, in welchem sie ihren Wohnsitz haben.

Einstweilen werden die jetzt bestehenden vier Bezirke, von denen der erste sich von Basel auf dem linken Ufer bis zum Ausfluß der Lauter, auf dem rechten bis zur Landesgrenze zwischen Baden und Hessen, der zweite von diesen Punkten bis zum Ausfluß der Nahe, der dritte von der Nahe bis zur Niederländischen Grenze, und der vierte auf den übrigen Theil des Stromes im Niederländischen Gebiet erstreckt, beibehalten; die Regierungen von Baden, Bayern, Frankreich, Hessen und Preußen behalten sich indeß vor, wenn es die Umstände zulässig erscheinen lassen, die Zahl der in ihren Gebieten fungirenden Aufseher unter gleichzeitiger anderweiter Abgrenzung der Bezirke zu vermindern und hierüber mit einander in Verhandlung zu treten.

Artikel 42.

Die Aufseher sind verpflichtet, die ihnen angewiesenen Bezirke zweimal im Jahre zu bereisen, die im Strome entstandenen Schiffahrtshindernisse zu untersuchen, den Zustand des Leinpfades in Augenschein zu nehmen und über die hierbei vorgefundenen oder sonst zu ihrer Kenntniß gelangenden Mängel der betreffenden Regierung Bericht zu erstatten und bei derselben deren Beseitigung nachzusuchen, oder, sofern sie hierzu ermächtigt sind, diese Mängel sofort selbst abzustellen. Sie haben ferner die bei ihnen angebrachten Beschwerden in Rheinschiffahrts-Angelegenheiten zu prüfen und, falls sie dieselben für begründet erachten, bei den betreffenden Landesbehörden ihres Bezirks deren Abhülfe in Antrag zu bringen.

Wird ihren Anträgen keine Folge gegeben, so haben sie der Centralkommission (Art. 43.) Anzeige zu erstatten.

Article 41.

Le Rhin sera divisé en districts d'inspection, selon que le besoin s'en fera sentir. Il sera nommé un inspecteur pour chacun de ces districts par les Etats dont celui-ci fait partie.

Les inspecteurs prêteront serment de se conformer à la Convention pour la navigation du Rhin, aux dispositions supplémentaires dont les Etats riverains sont convenus et aux règlements de police concernant la navigation du fleuve, arrêtés d'un commun accord. Ils sont subordonnés dans l'exercice de leurs fonctions à la Commission centrale (article 43). Ils jouiront pour leur correspondance de service de la franchise postale dans toute l'étendue des Etats riverains.

Le traitement des inspecteurs ainsi que leur pension de retraite, s'il y a lieu, seront à la charge des Etats qui les auront nommés. Ces Etats leur assigneront un lieu de résidence dans leur district d'inspection.

Les inspecteurs ne pourront percevoir aucun droit ni aucune rétribution.

Ils seront soumis aux lois disciplinaires de l'Etat dans lequel ils auront leur résidence.

Les quatre districts existants sont maintenus provisoirement. Le premier s'étend depuis Bâle, sur la rive gauche jusqu'à l'embouchure de la Lauter, sur la rive droite jusqu'à la frontière entre Bade et Hesse; le deuxième depuis ces points jusqu'à l'embouchure de la Nahe; le troisième depuis la Nahe jusqu'à la frontière des Pays-Bas; le quatrième dans les Pays-Bas sur les autres parties du fleuve. Cependant les Gouvernements de Bade, de Bavière, de France, de Hesse et de Prusse se réservent la faculté de diminuer, selon les circonstances, le nombre des inspecteurs en fonction sur leur territoire et de changer en même temps les limites de leurs districts, modifications sur lesquelles ils se concerteront ultérieurement.

Article 42.

Les inspecteurs seront tenus de faire deux fois par an la tournée de leur district, d'examiner les obstacles à la navigation, survenus sur le fleuve, de visiter les chemins de halage et d'adresser aux Gouvernements que la chose concerne des rapports sur les entraves qu'ils auraient eu occasion de constater ou qui seraient de toute autre manière parvenues à leur connaissance, en proposant d'y remédier ou en y remédiant immédiatement eux-mêmes s'ils y sont autorisés. En outre, ils ont à examiner les plaintes qui leur seraient soumises au sujet de la navigation du Rhin, et s'ils les trouvent fondées, ils s'adresseront, dans toute l'étendue de leur district, aux autorités compétentes, afin qu'il y soit porté remède.

S'il n'est pas donné suite à leurs propositions, ils en informeront la Commission centrale (article 43).

Artikel 43.

Zum Zweck gemeinsamer Berathung über die Angelegenheiten der Rheinschiffahrt wird von jeder Ufer-Regierung ein Bevollmächtigter ernannt.

Diese Bevollmächtigten bilden die Centralkommission, welche ihren Sitz in Mannheim hat.

Artikel 44.

Die Centralkommission tritt regelmäßig jedes Jahr im Monat August zusammen. Außerordentliche Sitzungen finden statt, sobald eine der Ufer-Regierungen darauf anträgt.

Für die Leitung der Verhandlungen wird durch das Loos ein Vorsitzender bestimmt. Dem Vorsitzenden steht übrigens vor den übrigen Bevollmächtigten kein weiteres Vorrecht zu, als daß bei der Entscheidung in Appellationssachen (Art. 37.) im Fall der Stimmengleichheit seine Stimme den Ausschlag giebt.

Artikel 45.

Vor die Centralkommission gehört:

a) die Verhandlung über alle Beschwerden und Mängel, welche in Beziehung auf die Ausführung dieses Vertrages und der von den Ufer-Regierungen vereinbarten Verordnungen und Maaßregeln wahrgenommen werden;

b) die Berathung über die von einzelnen Ufer-Regierungen zur Beförderung der Rheinschiffahrt gemachten Vorschläge, insbesondere auch die Anträge auf Abänderung oder Ergänzung dieses Vertrages und der gemeinsam erlassenen Verordnungen;

c) die Entscheidung in den bei ihr eingeführten Appellationen gegen die Erkenntnisse der Rheinschiffahrtsgerichte (Art. 37.).

Alljährlich hat die Centralkommission einen Bericht über den Zustand der Rheinschiffahrt zu erstatten.

Artikel 46.

Die Beschlüsse der Centralkommission werden nach absoluter Mehrheit der Stimmen gefaßt, die in vollkommener Gleichheit abzugeben sind; sie erlangen jedoch für die Uferstaaten erst dann Verbindlichkeit, wenn die Regierungen derselben dazu ihre Genehmigung ertheilt haben.

Artikel 47.

Eine jede Ufer-Regierung bestreitet den Aufwand für den von ihr ernannten Bevollmächtigten.

Der Bedarf an Kanzleikosten wird im Voraus in der regelmäßigen Sitzung für das folgende Jahr veranschlagt und von den Uferstaaten zu gleichen Theilen aufgebracht.

Article 43.

Chacun des Etats riverains déléguera un Commissaire pour prendre part à des conférences communes sur les affaires de la navigation du Rhin.

Ces Commissaires formeront la Commission centrale, qui a son siége à Mannheim.

Article 44.

La Commission centrale se réunira régulièrement au mois d'août de chaque année. Des sessions extraordinaires auront lieu, lorsque la proposition en sera faite par l'un des Etats riverains.

La Commission désignera par la voie du sort celui de ses membres qui présidera les séances pour la direction à donner aux travaux. Le président ne jouira d'aucune prérogative sur les autres Commissaires. Cependant dans les jugements d'appel la voix du président sera prépondérante en cas de partage.

Article 45.

Les attributions de la Commission centrale consisteront:

a) à examiner toutes les plaintes auxquelles donneront lieu l'application de la présente Convention ainsi que l'exécution des règlements concertés entre les Gouvernements riverains et des mesures qu'ils auront adoptés d'un commun accord;

b) à délibérer sur les propositions des Gouvernements riverains concernant la prospérité de la navigation du Rhin, spécialement sur celles qui auraient pour objet de compléter ou de modifier la présente Convention et les règlements arrêtés en commun;

c) à rendre des décisions dans les cas d'appel portés devant la Commission contre les jugements des tribunaux de première instance pour la navigation du Rhin (article 37).

La Commission centrale rédigera tous les ans un rapport sur l'état de la navigation du Rhin.

Article 46.

Les résolutions de la Commission centrale seront prises à la pluralité absolue des voix, qui seront émises dans une parfaite égalité. Ces résolutions ne seront toutefois obligatoires qu'après avoir été approuvées par les Gouvernements.

Article 47.

Chacun des Gouvernements riverains pourvoira aux dépenses de son propre Commissaire.

La Commission centrale fixera d'avance dans sa session ordinaire le budget de ses frais de service pour l'année suivante, et les Etats riverains verseront le montant de ces frais en parties égales.

Artikel 48.

Der gegenwärtige Vertrag tritt vom 1. Juli 1869. ab an die Stelle der Rheinschiffahrts-Ordnung vom 31. März 1831., der zu derselben ergangenen Supplementar- und Additional-Artikel, sowie aller sonstigen Beschlüsse der Ufer-Regierungen über Gegenstände, hinsichtlich welcher die gegenwärtige Akte Bestimmung getroffen hat. Er soll von den vertragenden Regierungen ratifizirt und die Auswechselung der Ratifikations-Urkunden binnen sechs Monaten in Mannheim bewirkt werden.

Zu Urkund dessen haben die Bevollmächtigten denselben unterzeichnet und ihre Siegel beigedruckt.

So geschehen zu Mannheim, den 17. Oktober 1868.

(L. S.) Moser.

(L. S.) Dietz.

(L. S.) Weber.

(L. S.) Göpp.

(L. S.) Schmitt.

(L. S.) Verkerk Pistorius.

Article 48.

La présente Convention est destinée à remplacer la Convention relative à la navigation du Rhin du 31 Mars 1831, les articles supplémentaires et additionnels à cet acte, ainsi que toutes les autres résolutions concernant des matières sur lesquelles il est statué dans cette Convention. Elle sera exécutoire à dater du 1er Juillet 1869. Elle sera ratifiée et les ratifications seront échangées à Mannheim dans le délai de six mois.

En foi de quoi les Plénipotentiaires respectifs l'ont signé et y ont apposé le cachet de leurs armes.

Fait à Mannheim, le 17 Octobre 1868.

(L. S.) Moser.
(L. S.) Dietz.
(L. S.) Weber.
(L. S.) Goepp.
(L. S.) Schmitt.
(L. S.) Verkerk Pistorius.

A.

Manifest

des

Schiffsführers ....

wohnhaft zu ....

für das Schiff, genannt ...., von .... Ladungsfähigkeit.

Nummer der Frachtbriefe nach der Reihenfolge.	Namen		Bestimmungsort der Waaren.	Der Kollis oder Gebinde		Genaue Benennung der Waaren nach ihren beim Handelsstande gebräuchlichen Bezeichnungen.	Gewicht jeder Waarengattung.	Bemerkungen.
	der Versender.	der Empfänger.		Zahl.	Zeichen und Nummern.			
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	

Daß vorstehendes Manifest in jeder Beziehung richtig und übereinstimmend mit der Ladung ist, wird hierdurch versichert.

.........., den ..ten .... 18..

(Unterschrift des Schiffsführers.)

B.

Floßschein.

Das von dem ...., wohnhaft zu ...., geführte, nach .... bestimmte Floß besteht aus .... von .... Holz und hat einen Inhalt von .... Kubikmetern und ein Gewicht von .... Zentnern.

.........., den ..ten .... 18..

(Unterschrift des Flößers.) (Siegel der Behörde.) (Firma der Behörde und Unterschrift.)

A.

Manifeste
du
Conducteur ....
demeurant à ....

pour le bateau nommé .... d'une capacité de ....

No. des connaissements dans l'ordre des numéros. 1.	Noms des expéditeurs. 2.	Noms des consignataires. 3.	Lieu de destination des marchandises. 4.	Colis, futailles etc. Nombre. 5.	Colis, futailles etc. Marques et numéros. 6.	Désignation exacte des marchandises d'après leur dénomination usitée dans le commerce. 7.	Poids de chaque espèce de marchandise. 8.	Remarques.

Le soussigné affirme que le présent manifeste est exact sous tous les rapports et conforme au chargement.

.... le .... 18..

(Signature du conducteur.)

B.

Certificat de flottage.

Le train de bois conduit par .... demeurant à .... et destiné pour .... est composé de .... de bois de .... mesurant .... mêtres cubes et pesant ...... quintaux.

.... le .... 18..

(Signature du flotteur.) (L. S.) (Dénomination et signature de l'autorité.)

Schluß-Protokoll.

Die Unterzeichneten vereinigten sich heute, um die in Vollmacht ihrer Hohen Regierungen vereinbarte revidirte Rheinschiffahrts-Akte zu vollziehen, bei welcher Gelegenheit noch folgende Erklärungen, Verabredungen und erläuternde Bemerkungen in gegenwärtiges Schluß-Protokoll niedergelegt wurden.

1. Zum Artikel 1. der Akte.

Es ist selbstverständlich, daß das Recht zur freien Schiffahrt auf dem Rheine und seinen Ausflüssen nicht den Anspruch auf die besonderen, den zur Rheinschiffahrt gehörigen oder ihnen gleichgestellten Schiffen gewährten Begünstigungen in sich schließt.

2. Zum Artikel 3. der Akte.

A. Es wird allseitig anerkannt, daß unter die Bestimmung im ersten Absatze dieses Artikels Brückengelder, die auf anderen Wasserstraßen als auf dem Rheine erhoben werden, und die für die Benutzung künstlicher Wasserstraßen oder Anlagen, wie Schleusen u. dgl., zu entrichtenden Gebühren nicht zu subsumiren sind.

B. Der Bevollmächtigte für Preußen bemerkte, daß auf der Ruhr noch eine geringfügige Schiffahrtsabgabe erhoben werde, daß es in der Absicht liege, diese binnen Kurzem in Wegfall zu bringen, daß er aber die Bestimmung des Zeitpunktes seiner Regierung vorbehalten müsse.

Ferner bemerkte der Bevollmächtigte für Niederland, daß die Schiffer auf einem Theile der Limburgischen Maas an die dortigen Baakenmeister noch eine kleine Baakengebühr zu entrichten hätten, welche ohne Mitwirkung der Königlich Belgischen Regierung nicht aufgehoben werden könne, daß er also seiner Regierung die Ausführung der Bestimmung im zweiten Absatze dieses Artikels auf der betreffenden Strecke der Maas einstweilen vorbehalten müsse.

Die übrigen Bevollmächtigten fanden gegen diese Vorbehalte nichts zu erinnern.

3. Zum Artikel 8. der Akte.

Die gegenwärtig bestehenden Freihäfen sind folgende:

in Frankreich: Straßburg;
in Baden: Kehl, Maxau, Leopoldshafen, Mannheim;
in Bayern: Neuburg, Speyer, Ludwigshafen;
in Hessen: Mainz;

Protocole de Clôture.

Au moment de procéder à la signature de la Convention révisée pour la navigation du Rhin, arrêtée entre eux en vertu de leurs pleins-pouvoirs, les soussignés ont énoncé les réserves et les déclarations suivantes:

1° Concernant l'article 1 de la Convention.

Il est entendu que le droit d'exercer la libre navigation sur le Rhin et ses embouchures ne s'étend pas aux privilèges qui ne sont accordés qu'aux bateaux appartenant à la navigation du Rhin, ou à ceux qui leur sont assimilés.

2° Concernant l'article 3 de la Convention.

A. Il a été reconnu à l'unanimité que les stipulations du 1er alinéa de cet article ne s'appliquent pas aux rétributions pour l'ouverture et la fermeture des ponts qui sont perçues sur d'autres voies navigables que le Rhin, ni aux droits à percevoir pour l'usage des voies navigables artificielles ou de travaux d'art, tels qu'écluses, etc.

B. Le Plénipotentiaire de Prusse a fait observer que sur la Ruhr il se perçoit encore un faible droit de navigation; que son Gouvernement a l'intention d'abolir ce droit dans un court délai, mais qu'il doit réserver à son Gouvernement la fixation ultérieure du moment où cette abolition pourra avoir lieu.

Le Plénipotentiaire des Pays-Bas a déclaré de son côté que les préposés aux bouées sur une partie de la Meuse dans le Duché de Limbourg prélèvent encore de légers droits de bouée qui ne peuvent être supprimés sans la coopération du Gouvernement Belge, et que pour ce motif il doit réserver à son Gouvernement l'exécution des stipulations contenues dans le 2ème alinéa de l'article 3 en ce qui regarde la dite partie de la Meuse.

Les autres Plénipotentiaires n'ont fait aucune objection à ces réserves.

3° Concernant l'article 8 de la Convention.

Les ports-francs existant actuellement sont les suivants:

en France: Strasbourg;
en Bade: Kehl, Maxau, Leopoldshafen, Mannheim;
en Bavière: Neubourg, Spire, Ludwigshafen;
en Hesse: Mayence;

in Preußen: Biebrich, Ober-Lahnstein, Coblenz, Cöln, Neuß, Düsseldorf, Uerdingen, Duisburg, Ruhrort, Wesel, Emmerich;

in den Niederlanden: Amsterdam, Rotterdam und Dordrecht.

4. Zum Artikel 15. der Akte.

A. Man ist darüber einverstanden, daß als eine längere praktische Ausübung des Schiffergewerbes eine Lehrzeit oder Beschäftigung in diesem Gewerbe von mindestens vier Jahren anzusehen sei, von denen der Bewerber jedoch wenigstens zwei Jahre auf Schiffen zugebracht haben muß, welche entweder den Rhein in seiner ganzen Länge oder doch diejenige Strecke befahren, für welche das Patent nachgesucht wird. Bewerber um ein Patent zur Führung von Dampfschiffen haben ein glaubwürdiges Zeugniß darüber vorzulegen, daß sie von den oben erwähnten vier Jahren wenigstens Ein Jahr die Dampfschiffahrt praktisch erlernt haben.

B. Baden, Bayern, Frankreich, Hessen und Preußen haben sich darüber verständigt, daß folgende zwischen ihnen über die Führung von Dienstbüchern Seitens der Schiffsmannschaften verabredeten Bestimmungen auch ferner in Kraft bleiben sollen:

a) Wer auf einem Rheinschiffe als Lehrling, Schiffsjunge, Schiffsgeselle, Schiffsgehülfe, Schiffsknecht, Heizer, Matrose, Bootsmann oder Steuermann in ein festes Dienstverhältniß tritt, muß mit einem Dienstbuche versehen sein.

Die besondere Patente besitzenden Steuerleute bedürfen eines solchen Dienstbuches nicht.

b) Dem Bewerber um ein Schifferpatent soll dasselbe nicht eher ertheilt werden, als bis er das unter a. erwähnte Dienstbuch vorgelegt hat.

c) Das Dienstbuch wird von der betreffenden Lokalbehörde des Wohn- oder Aufenthaltsortes in der für andere dienende Personen üblichen Form ausgefertigt.

d) Jeder Schiffseigenthümer oder Schiffsführer ist verbunden, in dem Dienstbuche des aus seinem Dienste tretenden Dienstmannes ein pflichtmäßiges Zeugniß über dessen Betragen mit Angabe des Entlassungsgrundes zu vermerken.

Ein solcher Vermerk kann auch durch jede Polizeibehörde eines Hafens am Rhein oder an einem Nebenflusse desselben gemacht werden.

e) Beschwerden wegen des von dem Schiffer ertheilten oder verweigerten Zeugnisses werden nach den bestehenden Vorschriften durch die Polizeibehörde erledigt, welche das Ergebniß auf dem Dienstbuche vermerkt.

f) Wer durch Fahrlässigkeit eine Unvollständigkeit oder Unrichtigkeit in dem ihm ertheilten Dienstbuche herbeiführt, oder in demselben, ohne die Ab-

en Prusse: Biebrich, Oberlahnstein, Coblence, Cologne, Neuss, Dusseldorf, Uerdingen, Duisbourg, Ruhrort, Wesel, Emmerich;

dans les Pays-Bas: Amsterdam, Rotterdam et Dordrecht.

4° Concernant l'article 15 de la Convention.

A. Il est entendu qu'on regardera comme exercice pratique suffisant de la profession de batelier un temps d'apprentissage ou de service dans cette profession de quatre ans au moins: sur ce temps, l'aspirant doit avoir passé au moins deux ans à bord de bateaux navigant sur le Rhin, dans toute son étendue ou sur la partie du fleuve pour laquelle il recherche une patente. Toute personne sollicitant une patente pour la conduite de bateaux à vapeur devra produire la preuve suffisante que sur les quatre ans mentionnés ci-dessus, elle s'est formée pendant au moins un an à la pratique de la navigation à vapeur.

B. Les Etats de Bade, Bavière, France, Hesse et Prusse sont tombés d'accord que les dispositions suivantes convenues entre eux sur la tenue des livrets de service de la part des gens de l'équipage continueront à rester en vigueur à l'avenir;

a) Nul ne pourra être admis à contracter un engagement fixe avec un batelier du Rhin comme novice, mousse, compagnon, aide, marinier, chauffeur, matelot ou pilote sans être pourvu d'un livret de service.

Les pilotes, pourvus d'une patente particulière, n'ont pas besoin d'un livret de service.

b) Nul ne pourra prétendre à une patente de batelier à moins de présenter le livret de service mentionné ci-dessus.

c) Les livrets seront délivrés par les autorités locales compétentes du domicile ou de la résidence dans la forme usitée dans chaque pays pour les autres gens de service.

d) Les propriétaires ou conducteurs de bateaux inscriront sur les livrets, à chaque mutation de service, les causes de cette mutation et les certificats de conduite du porteur.

Il en sera de même pour les notes et observations des autorités locales des divers ports du Rhin ou d'un affluent.

e) Les réclamations contre la teneur des certificats des bateliers ou contre le refus de ceux-ci de les délivrer ou de les inscrire seront vidées par la police d'après les dispositions existantes et le résultat sera noté sur le livret.

f) Les irrégularités ou les négligences dans la tenue des livrets de la part des porteurs, de même que les changements ou insertions

sicht zu täuschen, selbst oder durch Andere Eintragungen oder Aenderungen irgend einer Art vornimmt, erleidet eine Polizeistrafe, deren Bemessung jeder Regierung überlassen bleibt.

Eine gleiche Strafe trifft jeden Dienstmann, der eine der vorstehenden Bestimmungen nicht pünktlich befolgt oder eine solche verletzt; desgleichen jeden Schiffer, welcher eine der unter a. erwähnten Personen, ohne daß sie mit einem vorschriftsmäßigen Dienstbuche versehen ist, in seinen Dienst nimmt.

Wer, in der Absicht zu täuschen, selbst oder durch Andere Aenderungen in dem ihm ertheilten Dienstbuche vornimmt oder in gleicher Absicht dasselbe unvollständig macht oder bei dergleichen Handlungen hülfreiche Hand leistet, wird deshalb in jedem Uferstaate nach den daselbst bestehenden Strafgesetzen beurtheilt. Ist er nach diesen wegen Betruges oder Fälschung mit Strafe belegt, so wird ihm das Dienstbuch abgenommen und nach Umständen erst nach Ablauf einer bestimmten Frist oder niemals wieder ertheilt.

g) Auf die Bemannung von Seeschiffen, welche den Rhein befahren, finden die vorstehenden Bestimmungen keine Anwendung. Auch gelten diese einstweilen nicht für die Bemannung Niederländischer Rheinschiffe.

Es ist daher in dem Falle, wenn eine der unter a. bezeichneten Personen aus dem Dienste auf einem Niederländischen Schiffe in den Dienst auf einem anderen Rheinschiffe übertreten will, von derselben die Beibringung eines Dienstbuches nach Umständen überhaupt nicht oder doch nicht für die Dienstzeit auf dem Niederländischen Schiffe zu verlangen. Indeß soll darauf Bedacht genommen werden, daß nicht der Uebertritt aus dem Dienste auf einem Niederländischen in den Dienst auf einem anderen Schiffe und umgekehrt zur Umgehung der hinsichtlich der Dienstbücher ertheilten Vorschriften gemißbraucht werde.

5. Zum Artikel 22. der Akte.

A. Man ist darüber einverstanden, daß die bisherige Bezeichnung der höchsten zulässigen Einsenkungstiefe der Schiffe mittelst eiserner Klammern auch ferner beibehalten werden soll.

B. Als eine wesentliche Veränderung oder Reparatur soll die Erneuerung von Inhölzern oder Rippen des Schiffes angesehen werden.

C. Da die im Artikel 17. der Rheinschiffahrts-Ordnung vom 31. März 1831. enthaltene Verabredung in Betreff der Aiche der Rheinschiffe lediglich durch die Erhebung der Rekognitionsgebühr motivirt war, diese Gebühr aber in Zukunft nicht mehr erhoben werden kann, so bedarf es einer Erneuerung jener Verabredung nicht. Gleichwohl werden die vertragenden Regierungen auch fernerhin dafür Sorge tragen, daß es an Gelegenheit zur Feststellung der Trag-

quelconques, faits en personne ou par l'intervention d'autrui, même sans intention de tromper, seront punis dans la personne du porteur conformément aux lois ou réglements de police de chaque pays.

Pareille peine sera infligée aux gens de service qui auraient contrevenu aux dispositions précédentes, ainsi qu'aux bateliers qui auraient pris à leur service des personnes mentionnées sous la lettre *a*, non pourvues d'un livret de service en règle.

Quiconque, dans l'intention de tromper, aurait par lui-même ou par l'intervention d'autrui fait des changements dans son livret, ou bien mutilé ce livret, sera jugé dans chaque Etat riverain selon les lois pénales existantes. Sera jugé de même quiconque aurait prêté la main à de telles manoeuvres. Si d'après ces lois il a encouru une peine pour cause de fraude ou de falsification, son livret de service lui sera retiré, soit définitivement soit pour un temps déterminé.

g) Les dispositions qui précèdent ne sont pas applicables aux marins et gens d'équipage des bâtiments maritimes qui naviguent sur le Rhin. Elles restent provisoirement sans application aux gens d'équipage de bâtiments rhénans Néerlandais.

En conséquence, lorsqu'une des personnes mentionnées sous la lettre *a*, quitte le service d'un bateau Néerlandais, pour prendre service sur un autre bateau du Rhin, il n'y a pas lieu d'exiger d'elle la présentation d'un livret de service, au moins pour le temps qu'elle a passé sur le bâtiment Néerlandais. Toutefois, on devra veiller à ce qu'en passant d'un bateau Néerlandais au service d'un autre bateau et réciproquement, le marinier n'en tire occasion pour éluder les dispositions relatives aux livrets de service.

5° Concernant l'article 22 de la Convention.

A) On est convenu que le mode actuel de désigner la limite extrême du plus fort tirant d'eau admissible au moyen de crampons en fer sera maintenu.

B) Sera considéré comme réparation ou changement importants le renouvellement des côtes du bateau.

C) Les stipulations contenues dans l'article 17 de la Convention du 31 Mars 1831 concernant le jaugeage de bateaux appartenant à la navigation du Rhin étant motivé exclusivement par la perception du droit de reconnaissance, et ce droit ne devant plus être perçu à l'avenir, il est inutile de renouveler les dites stipulations. Cependant les hautes parties contractantes auront soin

fähigkeit der Schiffe nach der früher von ihnen vereinbarten Vermessungsmethode innerhalb ihrer Gebiete nicht fehle.

6. Zum Artikel 23. der Akte.

Unter Zentner ist hier, wie überall, wo diese Gewichtsbezeichnung in der Akte gebraucht ist, der Zollzentner zu 50 Kilogramm zu verstehen.

7. Zum Artikel 30 der Akte.

Der Bevollmächtigte für Niederland erklärte, daß seine Regierung, falls auf den vom Rheine über Dordrecht, Rotterdam, Hellevoetsluis und Brielle in das offene Meer führenden, den Bestimmungen im Artikel 30. nicht unterliegenden Wasserstraßen Brücken errichtet werden sollten, dafür Sorge tragen werde, daß die Schiffe und Flöße durch genügende Durchlaßöffnungen frei und ohne Hinderniß durchfahren können, und daß diejenigen Erleichterungen, welche während des Baues und nach der Ausführung desselben bei der Durchfahrt Niederländischen Schiffern und Flößern gewährt werden, unter denselben Bedingungen auch den Schiffern und Flößern der obern Rheinuferstaaten zu Theil werden.

Es verstehe sich übrigens von selbst, daß durch diese Erklärung die Festsetzung im Alinea 2. des Artikels 2. nicht berührt werde.

Die übrigen Bevollmächtigten sind mit der vorstehenden Erklärung einverstanden.

8. Zum Artikel 32. der Akte.

Der Bevollmächtigte für Frankreich bemerkte, daß nach der Auffassung seiner Regierung durch die Bestimmung dieses Artikels die Befugniß der Uferstaaten, Uebertretungen polizeilicher Vorschriften, die in den gemeinsam erlassenen Verordnungen nicht erwähnt seien, unter Strafe zu stellen, nicht beschränkt werde.

Die übrigen Bevollmächtigten erachteten diese Auffassung für zutreffend.

9. Zum Artikel 47. der Akte.

A. Die Dauer der Funktionen des Vorsitzenden währt bis zur nächsten ordentlichen Sitzung.

B. In dringenden Angelegenheiten kann von den Bevollmächtigten zur Centralkommission im Auftrage ihrer Regierungen auch auf dem Korrespondenzwege Beschluß gefaßt werden.

C. Zu den von der Gesammtheit der Uferstaaten noch zu entrichtenden Pensionen tragen bei:

Baden .... $^{11}/_{72}$
Bayern............... $^{4}/_{72}$

qu'à l'avenir il y ait toujours occasion de faire vérifier sur leur territoire la capacité des bateaux d'après la méthode de jaugeage arrêtée précédemment entre eux.

6° Concernant l'article 23 de la Convention.

On entend par quintal, ici comme ailleurs où il est fait usage de cette expression dans la présente Convention, le quintal de douane de 50 kilogrammes.

7° Concernant l'article 30 de la Convention.

Le Plénipotentiaire des Pays-Bas a déclaré que, dans le cas où il devrait être jeté des ponts sur les voies navigables qui conduisent du Rhin à la mer par Dordrecht, Rotterdam, Hellevoetsluis et Brielle et auxquelles les dispositions de l'article 30 ne sont pas applicables, son Gouvernement aura soin que les bateaux et les radeaux puissent passer par ces ponts librement et sans obstacle par des voies de passage convenables, et que les facilités accordées pendant et après la construction aux bateliers et conducteurs de radeaux Néerlandais seront étendues de la même manière aux bateliers et conducteurs de radeaux appartenant aux autres Etats riverains.

Il va sans dire que la présente déclaration ne porte pas préjudice aux dispositions contenues dans le deuxième alinéa de l'article 2.

Les autres Plénipotentiaires ont donné leur adhésion à cette déclaration.

8° Concernant l'article 32 de la Convention.

Le Plénipotentiaire de France a fait observer que dans l'opinion de son Gouvernement la faculté qu'ont les Etats riverains d'appliquer des peines de police aux contraventions non prévues par les réglements concertés entre les hautes parties contractantes n'est pas limitée par les stipulations de cet article.

Cette opinion a été admise d'un commun accord.

9° Concernant l'article 47 de la Convention.

A. Le Président restera en fonction jusqu'à la prochaine session ordinaire.

B. Dans les affaires urgentes les membres de la Commission centrale pourront prendre des résolutions par voie de correspondance avec l'autorisation de leurs Gouvernements.

C. Les États riverains contribueront aux pensions, qui sont encore à payer en commun, dans les proportions suivantes:

Bade .... $^{11}/_{72}$
Bavière .... $^{4}/_{72}$

Frankreich 12/72
Hessen 6/72
Niederland 12/72
Preußen............. 27/72.

Die Zahlung der Pensionen übernimmt die Preußische Regierung, diejenige der Kanzleikosten der Centralkommission die Badische Regierung.

Die Zuschüsse der übrigen Uferstaaten zu den Pensionen und Kanzleikosten sind in Quartalraten pränumerando spätestens bis zum 24. Dezember, 24. März, 24. Juni und 24. September jedes Jahres in die von den gedachten Regierungen zu bezeichnenden Kassen einzuzahlen.

Die Badische Regierung, welche das Lokal für das Archiv der Centralkommission gestellt hat, wird zugleich für die Beaufsichtigung des letzteren Sorge tragen.

So geschehen zu Mannheim, den 17. Oktober 1868.

Moser.
Dietz.
Weber.
Göpp.
Schmitt.
Verkerk Pistorius.

Vorstehende Akte nebst Schluß-Protokoll ist ratifizirt und die Auswechselung der Ratifikations-Urkunden in Mannheim bewirkt worden.

France .... $^{12}/_{72}$
Hesse .... $^{6}/_{72}$
Pays-Bas .... $^{12}/_{72}$
Prusse .... $^{27}/_{72}$

Le Gouvernement de Prusse se charge de payer les pensions. Le Gouvernement de Bade accepte le soin de payer les frais de service de la Commission centrale.

Les contingents des autres Etats riverains aux pensions et aux frais de service seront versés d'avance dans les caisses que désigneront les Gouvernements indiqués ci-dessus. Les versements se feront en termes trimestriels, payables au plus tard le 24 Décembre, le 24 Mars, le 24 Juin, et le 24 Septembre de chaque année.

Le Gouvernement de Bade, qui a bien voulu donner un local pour les Archives de la Commission centrale, s'est chargé en même temps de la surveillance des dites Archives.

Fait à Mannheim, le 17 Octobre 1868.

Moser.
Dietz.
Weber.
Goepp.
Schmitt.
Verkerk Pistorius.

(Nr. 7441.) Gesetz, betreffend die Abänderung des §. 20. Littr. d. der vorläufigen Verordnung wegen des Judenwesens im Großherzogthum Posen vom 1. Juni 1833. und der Allerhöchsten Kabinetsorder vom 24. Juni 1844. Vom 24. Mai 1869.

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preußen 2c.

verordnen, mit Zustimmung beider Häuser des Landtages Unserer Monarchie, was folgt:

§. 1.

Die Bestimmungen des §. 20. Littr. d. der vorläufigen Verordnung wegen des Judenwesens im Großherzogthum Posen vom 1. Juni 1833. (Gesetz-Samml. von 1833. S. 66.) und der Kabinetsorder vom 24. Juni 1844. (Gesetz-Samml. von 1844. S. 259.) werden aufgehoben.

An ihre Stelle treten für diejenigen Synagogengemeinden des Großherzogthums Posen, welche bei Verkündung dieses Gesetzes mit Kapitalschulden behaftet sind, die nachfolgenden Bestimmungen (§§. 2. bis 6.).

§. 2.

Jedes selbstständige oder vor der Selbstständigkeit beitragende Mitglied der Gemeinde, welches zum ersten Male seit der Selbstständigkeit, beziehungsweise seit der Beitragsleistung, den Wohnsitz verändert, ist verpflichtet, seinen Antheil an den bei Verkündung dieses Gesetzes vorhandenen Kapitalschulden der Gemeinde abzulösen.

§. 3.

Diese Verpflichtung dauert für den Zeitraum, welchen die Regierung für jede einzelne Synagogengemeinde nach deren Leistungsfähigkeit als Tilgungsfrist feststellt.

Der Tilgungsplan soll einen regelmäßigen jährlichen Tilgungsbetrag festsetzen und nur diejenigen Kapitalschulden umfassen, für welche die Gemeinde dritten Personen als Gläubigern verpflichtet ist. Ueber denselben sind zunächst der Gemeindevorstand und die Repräsentantenversammlung zu hören, sodann ist der Plan durch das Amtsblatt bekannt zu machen und außerdem dem Gemeindevorstande, sowie jedem aus dem Gemeinde-Etat ersichtlichen und seinem Wohnorte nach bekannten Gläubiger abschriftlich mitzutheilen.

Gegen die Festsetzung der Regierung steht innerhalb dreier Monate nach der Bekanntmachung durch das Amtsblatt dem Korporationsvorstande, jedem selbstständigen Gemeindemitgliede und jedem Gläubiger die Beschwerde an den Oberpräsidenten zu, welcher endgültig entscheidet.

Ueber die Ablösungspflicht und die Höhe des Ablösungskapitals steht im Falle des Streites der Rechtsweg offen. Die vorläufige Beitreibung des Ablösungskapitals im Verwaltungswege ist hierdurch nicht ausgeschlossen.

§. 4.

Die Beiträge der Gemeindemitglieder zur Verzinsung und Tilgung der in den

den Plan aufgenommenen Kapitalschulden müssen getrennt von den übrigen Korporationsbeiträgen jährlich festgestellt werden.

Als Maaßstab für die Ablösungssumme dient derjenige niedrigere zur Verzinsung und Tilgung zu leistende Beitrag (Absatz 1.), mit welchem das ausscheidende Mitglied in dem Jahre der Wohnsitzveränderung oder in dem vorangegangenen Jahre veranlagt gewesen ist. Dieser Beitrag wird mit der Zahl der Jahre, in welchen nach dem Plane solche Beiträge überhaupt noch zu zahlen sind, nach Abzug von vier Prozent für jeden Jahresbeitrag kapitalisirt.

Das so berechnete Ablösungskapital darf jedoch den zehnfachen Betrag des als Maaßstab dienenden Jahresbeitrages in keinem Falle übersteigen.

Verlegt ein Mitglied seinen Wohnsitz, während der Tilgungsplan noch nicht festgestellt und die Beiträge zu den Zinsen und zur Tilgung noch nicht umgelegt sind, so wird die Ablösungssumme danach geschätzt, was das Mitglied bei dem Vorhandensein eines Tilgungsplanes mit Rücksicht auf seine Steuerverhältnisse im Abzugsjahre hätte beitragen müssen.

§. 5.

Die Ablösungsgelder dürfen nur zur Tilgung der gedachten Kapitalschulden verwendet werden, und sind, wenn die Gläubiger Abschlagszahlungen nicht annehmen wollen, als ein Schuldentilgungsfonds sicher anzulegen.

§. 6.

Die Bestimmungen dieses Gesetzes finden auch auf die bereits eingetretenen Fälle der Wohnsitzveränderung Anwendung, in denen die Zahlung noch nicht geleistet ist.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Insiegel.

Gegeben Schloß Babelsberg, den 24. Mai 1869.

(L. S.) Wilhelm.

Gr. v. Bismarck-Schönhausen. Frh. v. d. Heydt. v. Roon.
Gr. v. Itzenplitz. v. Mühler. v. Selchow. Gr. zu Eulenburg.
Leonhardt.

(Nr. 7442.) Allerhöchste Urkunde, betreffend die Konzessionirung der Halle-Kasseler Eisenbahn innerhalb des vormals Hannoverschen Gebiets. Vom 24. Mai 1869.

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preußen ꝛc.

Nachdem der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahngesellschaft gestattet worden ist, die Halle-Kasseler Eisenbahn statt über Groß-Almerode, über Witzenhausen und von da durch das vormals Hannoversche Staatsgebiet über Mün-

Münden nach Kassel zu führen, wollen Wir, dem an uns gestellten Antrage entsprechend, der gedachten Gesellschaft die Konzession zum Bau und Betriebe der Bahn auf vormals Hannoverschem Gebiet ertheilen, ihr auch gleichzeitig innerhalb dieses Gebiets das Recht zur Expropriation und zur vorübergehenden Benutzung der für die Bahnanlage erforderlichen Grundstücke nach Maaßgabe der in der Provinz Hannover bestehenden gesetzlichen Vorschriften hierdurch verleihen.

Die gegenwärtige Urkunde ist durch die Gesetz-Sammlung zu veröffentlichen.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Insiegel.

Gegeben Schloß Babelsberg, den 24. Mai 1869.

(L. S.) **Wilhelm.**

Gr. v. Itzenplitz.

(Nr. 7443.) Privilegium wegen Ausfertigung auf den Inhaber lautender Kreis-Obligationen des Posener Kreises im Betrage von 40,000 Thalern. Vom 24. Mai 1869.

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preußen rc.

Nachdem von den Kreisständen des Posener Kreises auf dem Kreistage vom 26. März 1868. beschlossen worden, die zur Bezahlung des vom Kreise für die theils schon in Arbeit begriffenen, theils in Aussicht stehenden Eisenbahnen von Posen nach Frankfurt a. d. O., nach Thorn und nach Warschau innerhalb der Kreisgrenzen herzugebenden Terrains erforderlichen Geldmittel im Wege einer Anleihe zu beschaffen, wollen Wir auf den Antrag der gedachten Kreisstände: zu diesem Zwecke auf jeden Inhaber lautende, mit Zinskupons versehene, Seitens der Gläubiger unkündbare Obligationen zu dem angenommenen Betrage von 40,000 Thalern ausstellen zu dürfen, in Gemäßheit des Gesetzes vom 17. Juni 1833. zur Ausstellung von Obligationen zum Betrage von 40,000 Thalern, in Buchstaben: vierzig Tausend Thalern, welche in folgenden Apoints:

50	Stück	à 200	Thaler	=	10,000	Thaler,
100	=	à 100	=	=	10,000	=
300	=	à 50	=	=	15,000	=
200	=	à 25	=	=	5,000	=
				=	40,000	Thaler,

nach dem anliegenden Schema auszufertigen, mit Hülfe einer Kreissteuer mit fünf Prozent jährlich zu verzinsen und nach der durch das Loos zu bestimmenden Folgeordnung vom Jahre 1869. ab mit wenigstens jährlich Einem Prozent des Ka-

Kapitals unter Zuwachs der Zinsen von den getilgten Obligationen zu tilgen sind, durch gegenwärtiges Privilegium Unsere landesherrliche Genehmigung mit der rechtlichen Wirkung ertheilen, daß ein jeder Inhaber dieser Obligationen die daraus hervorgehenden Rechte, ohne die Uebertragung des Eigenthums nachweisen zu dürfen, geltend zu machen befugt ist.

Das vorstehende Privilegium, welches Wir vorbehaltlich der Rechte Dritter ertheilen und wodurch für die Befriedigung der Inhaber der Obligationen eine Gewährleistung Seitens des Staates nicht übernommen wird, ist durch die Gesetz-Sammlung zur allgemeinen Kenntniß zu bringen.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Insiegel.

Gegeben Schloß Babelsberg, den 24. Mai 1869.

(L. S.) Wilhelm.

Frh. v. d. Heydt. Gr. v. Itzenplitz. Gr. zu Eulenburg.

Provinz Posen, Regierungsbezirk Posen.

Obligation

des Posener Kreises

Littr..... №.....

über ..... Thaler Preußisch Kurant.

Auf Grund des unter dem ..ten .... 186. landesherrlich bestätigten Kreistagsbeschlusses vom 26. März 1868. wegen Aufnahme einer Schuld von vierzig Tausend Thalern bekennt sich die ständische Eisenbahnkommission des Posener Kreises Namens des Kreises durch diese, für jeden Inhaber gültige, Seitens des Gläubigers unkündbare Verschreibung zu einer Schuld von .... Thalern Preußisch Kurant nach dem Münzfuße von 1764., welche für den Kreis kontrahirt worden und mit fünf Prozent jährlich zu verzinsen ist.

Die Rückgewähr der ganzen Schuld von 40,000 Thalern geschieht nach Maaßgabe des genehmigten Tilgungsplans vom Jahre 1869. ab allmälig innerhalb eines Zeitraums von sechs und dreißig Jahren aus einem Tilgungsfonds, welcher zu diesem Behufe aus wenigstens Einem Prozent des Kapitals jährlich und den Zinsen der getilgten Obligationen gebildet wird.

Die

Die Folgeordnung der Einlösung der Schuldverschreibungen wird durch das Loos bestimmt. Die Ausloosung erfolgt vom Jahre 1869. ab in dem Monate Januar jeden Jahres. Der Kreis behält sich jedoch das Recht vor, den Tilgungsfonds durch größere Ausloosungen zu verstärken, sowie sämmtliche noch umlaufende Schuldverschreibungen zu kündigen.

Die ausgeloosten, sowie die gekündigten Schuldverschreibungen werden unter Bezeichnung ihrer Buchstaben, Nummern und Beträge, sowie des Termins, an welchem die Rückzahlung erfolgen soll, öffentlich bekannt gemacht. Diese Bekanntmachung erfolgt sechs, drei, zwei und Einen Monat vor dem Zahlungstermine in dem Königlich Preußischen Staatsanzeiger, in dem Amtsblatte der Königlichen Regierung zu Posen, sowie in der Posener und Ostdeutschen Zeitung, im Dziennik posnański und im Kreisblatte.

Bis zu dem Tage, wo solchergestalt das Kapital zu entrichten ist, wird es in halbjährigen Terminen, am 2. Januar und am 1. Juli, von heute ab gerechnet, mit fünf Prozent jährlich in gleicher Münzsorte mit jenem verzinset.

Die Auszahlung der Zinsen und des Kapitals erfolgt gegen bloße Rückgabe der ausgegebenen Zinskupons, beziehungsweise dieser Schuldverschreibung, bei der Kreiskasse in Posen, und zwar auch in der nach dem Eintritte des Fälligkeitstermins folgenden Zeit.

Mit der zur Empfangnahme des Kapitals präsentirten Schuldverschreibung sind auch die dazu gehörigen Zinskupons der späteren Fälligkeitstermine zurückzuliefern. Für die fehlenden Zinskupons wird der Betrag vom Kapitale abgezogen.

Die gekündigten Kapitalbeträge, welche innerhalb dreißig Jahren nach dem Rückzahlungstermine nicht erhoben werden, sowie die innerhalb vier Jahren nicht erhobenen Zinsen, verjähren zu Gunsten des Kreises.

Das Aufgebot und die Amortisation verlorener oder vernichteter Schuldverschreibungen erfolgt nach Vorschrift der Allgemeinen Gerichts-Ordnung Theil I. Titel 51. §§. 120. sequ. bei dem Königlichen Kreisgerichte zu Posen.

Zinskupons können weder aufgeboten, noch amortisirt werden; doch soll demjenigen, welcher den Verlust von Zinskupons vor Ablauf der vierjährigen Verjährungsfrist bei der Kreisverwaltung anmeldet und den stattgehabten Besitz der Zinskupons durch Vorzeigung der Schuldverschreibungen oder sonst in glaubhafter Weise darthut, nach Ablauf der Verjährungsfrist der Betrag der angemeldeten und bis dahin nicht vorgekommenen Zinskupons gegen Quittung ausgezahlt werden.

Mit dieser Schuldverschreibung sind zwölf halbjährige Zinskupons bis zum Schlusse des Jahres 1874. ausgegeben. Für die weitere Zeit werden Zinskupons auf fünfjährige Perioden ausgegeben.

Die Ausgabe einer neuen Zinskupons-Serie erfolgt bei der Kreiskasse zu Posen gegen Ablieferung des der älteren Zinskupons-Serie beigedruckten Talons. Beim Verluste des Talons erfolgt die Aushändigung der neuen Zinskupons-Serie an den Inhaber der Schuldverschreibung, sofern deren Vorzeigung rechtzeitig geschehen ist.

Zur Sicherheit der hierdurch eingegangenen Verpflichtungen haftet der Kreis mit seinem Vermögen.

Dessen zu Urkund haben wir diese Ausfertigung unter unserer Unterschrift ertheilt.

Posen, den ..ten .... 18..

(Trockener Stempel.)

Die ständische Eisenbahnkommission des Kreises Posen.

(Eigenhändige Unterschriften.)

Provinz Posen, Regierungsbezirk Posen.

Erster (bis zwölfter) Zins-Kupon, erste Serie,

zur

Obligation des Posener Kreises

Littr. ..... № .....

über

.... **Thaler** .... **Silbergroschen.**

Der Inhaber dieses Zinskupons empfängt gegen dessen Rückgabe am ..ten .... 18.. und späterhin die Zinsen der vorbenannten Kreis-Obligation für das Halbjahr vom ..ten .... 18.. bis ..ten .... 18.. mit (in Buchstaben) ..... Thalern .... Silbergroschen bei der Kreiskasse zu Posen.

Posen, den ..ten .... 18..

(Trockener Stempel.)

Die ständische Eisenbahnkommission des Kreises Posen.

Anmerkung. Dieser Zinskupon ist ungültig, wenn dessen Geldbetrag nicht binnen vier Jahren, vom Ablaufe des Kalenderjahres der Fälligkeit ab, erhoben wird.

Die Namensunterschriften der Mitglieder der Kommission können mit Lettern oder Faksimilestempeln gedruckt werden, doch muß jeder Zinskupon mit der eigenhändigen Namensunterschrift eines Kontrolbeamten versehen werden.

Pro-

Provinz Posen, Regierungsbezirk Posen.

Talon

zur

Obligation des Posener Kreises.

Der Inhaber dieses Talons empfängt gegen dessen Rückgabe zu der Obligation des Posener Kreises

Littr. ..... № ..... über ..... Thaler à fünf Prozent Zinsen die .te Serie Zinskupons für die fünf Jahre 18.. bis 18.. bei der Kreiskasse zu Posen.

Posen, den ..ten .... 18..

(Trockener Stempel.)

Die ständische Eisenbahnkommission des Kreises Posen.

Anmerkung. Die Namensunterschriften der Mitglieder der Kommission können mit Lettern oder Faksimilestempeln gedruckt werden, doch muß jeder Talon mit der eigenhändigen Namensunterschrift eines Kontrolbeamten versehen werden.

Der Talon ist zum Unterschiede auf der ganzen Blattbreite unter den beiden letzten Zinskupons mit davon abweichenden Lettern in nachstehender Art abzudrucken:

11ter Zinskupon.	12ter Zinskupon.
Talon.	

(Nr. 7444.) Bekanntmachung, betreffend die Allerhöchste Genehmigung der unter der Firma: „Aktiengesellschaft für Fabrikation von Eisenbahn-Material" zu Görlitz mit dem Sitze zu Görlitz errichteten Aktiengesellschaft. Vom 24. Juni 1869.

Des Königs Majestät haben mittelst Allerhöchsten Erlasses vom 21. Juni 1869. die Errichtung einer Aktiengesellschaft unter der Firma: „Aktiengesellschaft für Fabrikation von Eisenbahn-Material" zu Görlitz mit dem Sitze zu Görlitz, sowie deren Statut vom 26. Mai 1869. zu genehmigen geruht.

Der Allerhöchste Erlaß nebst dem Statute wird durch das Amtsblatt der Königlichen Regierung zu Liegnitz bekannt gemacht werden.

Berlin, den 24. Juni 1869.

Der Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten.

Im Auftrage:

Herzog.

Redigirt im Büreau des Staats-Ministeriums.

Berlin, gedruckt in der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. v. Decker).